Żeglarz



Kwiecień 1939



W Nr. 3—4 Z. R. B. dwutygodnika „**MEDYCYNA**" (organ. Towarz. Lekarskiego Warsz.) znajduje się szereg artykułów, które powinni przeczytać wszyscy intersujący się sprawami morskimi, tymbardziej, że wiele zagadnień jest poruszonych w piśmiennictwie polskim po raz pierwszy.

Ze względu na bardzo obfity materiał znajdujący się w wymienionym zeszycie *„Medycyny"* — trudno pisać szczegółowiej o sprawach w nim poruszanych; ograniczę się więc do wskazania ciekawszych dla „żeglarzy" artykułów i podania tematów w nich poruszanych:

Prof. dr. Witold Gądzikiewicz w art. p. t.: *„Problemy higieniczne na Polskim Bałtyku" (s. 95—108)* porusza zagadnienia:

1) *higiena naszych portów handlowych i wojennych,*

2) *higienia okrętów i statków (osobowych i towarowych),*

3) *higiena miast i osiedli portowych,*

4) *sprawy emigracji i kolonii zamorskich,*

5) *higiena uzdrowisk i letnisk nadmorskich,*

6) *naturalnych bogactw morza* (ryby), przemysłu rybnego, przerobów rybnych i handlu nimi.

Znany żeglarz, b. komendant Harcerskiego Hufca Syberyjskiego, wychowawca wielu żeglarek i żeglarzy, dr. med. J. Jakóbkiewicz w art. p. t.: *„Epidemiologiczne zagadnienia miasta portowego" (s. 108—119)* porusza niebezpieczeństwo wybuchu epidemii w miastach portowych, ze względu na duży ruch obcych statków, przychodzących z miejsc objętych epidemią.

„Zagadnienia higieniczne na okrętach" (s. 119—125) omawia kmdr. dr. Edward Eibel, oficer sanitarny Dowództwa Floty, poruszając następujące tematy:

1) *dzieje higieny okrętowej (w zarysie),*

2) *rozwój okrętowej służby zdrowia w wiekach ubiegłych,*

3) odżywianie załogi na okręcie,

4) *chłodnie i lodownie,*

5) *woda do picia,*

6) *odzież,*

7) *Charakterystyka pracy na okręcie,*

8) *Zmiany w atmosferze wewnętrznej okrętów podwodnych i ich znaczenie,*

9) *warunki higieniczne pracy nurków,*

10) *zapobieganie uszkodzeniom i schorzeniom na okrętach,*

11) *dezynfekcja i dezynsekcja.*

Drugi artykuł dr. J. Jakóbkiewicza p.t. *„W sprawie żywienia załóg okrętowych na trampach (s. 178—184),* ważny jest dla żeglarzy, a szczególnie dla komendantów ośrodków morskich i kapitanów jachtów, którzy z niego mogą wyciągnąć bardzo wiele cennych wiadomości.

Autor porusza w nim następujące zagadnienia:

1) *woda (słodka) na statkach,*

2) *ustalenie racji znormalizowanej dziennej,*

3) *przechowywanie żywności,*

4) *wybór produktów żywnościowych dla zaokrętowania,*

5) *normy (żywnościowe) ustalone przez „Żeglugę Polską" i „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A." dla warzyw i pokrewnych obowiązujące dostawców,*

6) *przygotowanie pożywienia.*

Zagadnienia kolonialne poruszone są w następujących artykułach:

Dr. J. Babeckiego: *„Emigracja i kolonie pod względem higienicznym (s. 125—131).*

Dr. J. Zdunkiewicza: *„O konieczności dostosowania opieki higieniczno-lekarskiej do potrzeb ekspansji morskiej i o możliwościach wykorzystania w tym celu istniejących już Uniwersyteckich Zakładów Higieny i innych instytucji naukowych" (s. 131—134).*

Dr. A. Biernackiego: *„Warunki zdrowotne kolonii polskiej „Orzeł Biały" (Aguia Branca) w Stanie Espirito Santo (Brazylia) w pierwszych latach kolonizacji". (s. 134—153).*

Wszystkie artykuły uzupełnione są obszerną bibliografią. *J.M.*

KROCZEK W LEWO, KROCZEK wprawo. Jak w tańcu! Tylko, że to taniec — polityczny! Każdy krok ma znaczenie nie tyle głębokie, co fatalne. Wiąże i rwie nici niewidzialne, splata nad sobą piramidę zdarzeń przyszłych. Taką była już w chwili niefortunnego poczęcia *sprawa gdańska,* taką okazała się niezbicie „wczoraj" *sprawa kłajpedzka.*

Polska stworzyła obok ogniska niepokoju — Gdańska — ognisko siły — Gdynię, Litwa zaś przystępuje z niebywałą jak na ten kraj energią do budowy nowego portu — Sventoii.

Nie wątpimy, że coraz silniejsze węzły współpracy Polski z Litwą przyczynią się skutecznie do szybszego jego powstania. Najgorzej jednak z tym zapałem i decyzją. Decyzja musi nastąpić szybko i być nieodwołalną.

Jedną i drugą sprawę rozwiąże niewątpliwie historia w sposób trafny, rzeczowy i ostateczny.

W 3 n. *Morza* z r. b. omawia ten problem p. J. S. w szkicu pt. *Sprawy Gdańskie.*

Zagadnieniem Gdańska i jego stanowiskiem w orbicie granic Rzeczypospolitej Polskiej zajmiemy się innym razem. Chętnych zapoznania się z tą sprawą odsyłamy do prac: Firstenb. J.: *Port Gdańsk ze stanowiska prawnego* (Warszawa, 1927), Dr. Kurdybacha Łukasz: *Polemika o prawa polskie do morza* (1638—1640) *Rocznik Gdański* 1936 i odbitka (i recenzję tej pracy przez Łempickiego St. *Nowa Książka* — 1937, z IX), Makowski Wacław: — *Wolne miasto Gdańsk, Nowe Państwo* 1934, n. 9; Zalewski St.: *Statut Wolnego Miasta Gdańska, W-wa,* 1937; Borowik J.: *Nasz stosunek do Gdańska,* Kraków 1933, Ehrilch L.: *Gdańsk — zagadnienie prawno-publiczne,* Lwów 1926.

BAŁTYK-MORZE CZARNE. Nakładem *Polski Gospodarczej* ukazała się broszura dyr. Janusza Rakowskiego p. t.: *Polityka inwestycyjna i planowanie inwestycji* (W-wa, 1939, s. 35). Broszurę, omawiającą najważniejsze problemy polskiej polityki inwestycyjnej, ilustrują liczne tablice statystyczne. Aktualny problem osi wodnej Bałtyk-Morze Czarne został tu również omówiony i zilustrowany w dziale komunikacyjnym. Projekt ten objęty długoletnim planem ma być realizowany w trzech fazach, z tym, że tempo pracy nad realizacją tego planu ma stopniowo wzrastać. Przy maksymalnej rozbudowie tego planu projektowane jest utworzenie następujących głównych szlaków wodno-komunikacyjnych:

1) Szlak Wisły: Zagłębie-Gdańsk;

2) Droga wodna: Wschód-Zachód;

3) Północny szlak wodny: Ziemie półn.-wschodnie — zaplecze gospodarcze środkowej Polski;

4) Droga wodna: Śląsk-Bydgoszcz;

5) Południowa droga wodna: Wisła-Dniestr;

6) Powiązanie sieci dróg wodnych Polesia ze szlakami północnym i południowym.

Polska wkracza w fazę wielkich posunięć, Po Gdyni — C.O.P. — po nim oś wodna Bałtyk-Morze Czarne! Nie należy jednak zapomnieć, że „rzucenie" jakiegoś projektu nie jest rękojmią, że on się przyjmie i da owoce. *Flancowanie* projektów musi być planowe, a zdaje się nam, że w entuzjaźmie dla środkowego okręgu przemysłowego zapomniano o inwestycjach, których jeszcze Gdynia potrzebuje. *Gdynia jeszcze nie skończona!* Oba te centra połączy oś wodna bałtycko - czarnomorska.

Jak jednak projekt ten będzie się realizował, jaka będzie jego historia i jaką historię odegra — gdy jego wylot w morze tkwi w obszarze wolnego miasta? I tu właśnie na czoło wysuwa się znowu *sprawa gdańska.*

OKŁADKA: OKRĘT SZKOLNY POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ „ISKRA".

KWIECIEŃ ROK 1939 V-TY NR. 3 4
Żeglarz

HM. WITOLD BUBLEWSKI

NA CZASIE

Przeżywamy obecnie okres czasu, w którym siła, zwartość i gotowość narodu zadecyduje o przyszłości Polski.

Zdecydowana postawa, imponujący spokój i chęć natychmiastowej, najbardziej ofiarnej służby dla Rzeczpospolitej, było naszą odpowiedzią na ostatnie posunięcia polityczne jednego z sąsiadów.

I jeśli najbliższe dni przyniosą nawet uspokojenie, a na murach domów nie będą rozlepione afisze wzywające pod broń, rozumiemy, iż czeka nas jednak w Polsce „mobilizacja pracy", i wielkich, planowych wysiłków.

Chociaż bardzo wiele już się zrobiło, a usilna praca wciąż wre, podwoić musimy swą wydajność, tworzyć coraz to nowe wartości.

Bo Polska musi być silna, zwarta i gotowa. **Siła Polski to siła armii, gospodarki narodowej i suma sił wszystkich obywateli, wszystkich związków i organizacyj.**

Wynika z tego, iż właśnie dziś wszystkie nasze komórki organizacyjne winny funkcjonować sprawnie planowo i twórczo.

Uwaga społeczeństwa zwrócona jest na pożyczkę lotniczą. Obowiązkiem każdego z nas, obowiązkiem każdej drużyny harcerskiej, jest subskrybowanie tej pożyczki w miarę swych możliwości.

Pamiętajmy, iż pożyczka ta nie może jednak osłabić naszej czujności nad Bałtykiem. Polska winna być dozbrojona na morzu. Obok potężnej floty powietrznej, armii lądowej, musimy wykuwać ze stali pancerne kadłuby okrętów, które również mają odpowiednią wymowę przy stołach dyplomatycznych i dobitnie będą świadczyły o tym, iż Polacy są gotowi bronić nietylko każdego metra swej ziemi, ale i dróg morskich łączących nasz kraj ze światem. Opinia społeczna fakt powyższy winna należycie zrozumieć i być przygotowana w przyszłości do dalszych świadczeń na F.O.M.

•

Po tych wstępnych uwagach, które nie wymagają chyba dalszych komentarzy zajmijmy się tematem właściwym. Od 12 lat istniał w harcerskim żeglarstwie zwyczaj, iż raz do roku, całe grono instruktorskie, prowadzące bezpośrednią robotę wodną w terenie, zjeżdżało do Warszawy na t. zw. „konferencję żeglarską". Takich konferencyj w okresie 1927—1937 odbyło się 10. Początkowo liczyły one kilkunastu, potem kilkudziesięciu a w latach ostatnich kilkuset uczestników (436);

Zyskały sobie tradycję i stały się nieodzownym warunkiem pracy żeglarskiej. Na konferencjach ustalano wytyczne, nawiązywano bezpośredni kontakt z instruktorami z terenu, zestawiano wysiłki i mierzono czyny drużyn i chorągwi. Konferencje żeglarskie były bardzo pożyteczne i dawały impuls do dalszej roboty.

Nasze przepisy kolejowe, wprowadzone w 1938 r. nie przewidywały dla uczestników konferencji odpowiednich zniżek kolejowych wobec czego zjazdy żeglarskie w roku 1938 i 39 nie odbyły się.

Pragnąc usilnie utrzymać jednak kontakt z terenem, oraz uwzględnić w jak najszerszym zakresie jego życzenia, zdecydowaliśmy się w niniejszym numerze „Żeglarza" poruszyć najbardziej aktualne zagadnienia i prosić grono instruktorskie i wszystkich żeglarzy aby zechcieli w terminie do dn. 15. V. 39. wypowiedzieć się (na piśmie) w sprawach które ich zdaniem, winny być odpowiednio poruszone, uregulowane i wyjaśnione.

Otrzymane głosy będą ogłoszone w numerze czerwcowym „Żeglarza" z uwagami i odpowiedzią K.M.D.Ż.

•

W dniu 31 grudnia 1939 r. minie pierwsze dziesięciolecie zorganizowanej pracy żeglarskiej w Harcerstwie. Porównajmy stan naszej organizacji z roku 1930 z aktualnymi liczbami.

Początkowo zorganizowanych było 27 drużyn wodnych gromadzących 843 harcerzy. Dziś liczby te wynoszą 135 jednostek i 3639 harcerzy. W latach 1930-38 odbyło się 1176 wypraw wodnych o łącznej długości trasy 405.923 km, podczas których przebyto 3.355.997 harcerzo-kilometrów. Na 26 instruktorskich kursach żeglarskich i śródlądowych przeszkolono 1392 harcerzy, którzy stanowią dziś kadrę drużyn żeglarskich i wodnych.

Na wypożyczonych jachtach 213 harcerzy przepłynęło 12420 mil morskich w 27 rejsach.

W 1934 r. zakupiony zostaje szkuner „Zawisza Czarny", który od 1935 r. w 13 rejsach odwiedził kilkadziesiąt portów, 10 państw, przepływając ogółem 11.000 mil morskich. W rejsach tych uczestniczyło ogółem 654 osób, w tym 487 harcerzy.

W 1933 r. powstaje Harcerski Ośrodek Morski (H.O.M.), który dysponuje pierwotnie statkiem „Rewa", a następnie uzyskuje odpowiedni teren w Gdyni. Od roku. H.O.M. przeniesiony został nad basen jachtowy. Ogółem w H.O.M. wyszkolono 600 harcerzy. Wartość inwentarza H.O.M. według ostatniego szacunku wynosi zł. 164.050 gr. 60. Ośrodek ten odegrał bardzo poważną rolę w życiu harcerstwa.

Dla szkolenia instruktorów w zakresie stopnia sternika śródlądowej żeglugi jachtowej od trzech lat zorganizowano nad jez. Narocz, Centralny Ośrodek Żeglarstwa Śródlądowego, który zaopatrzony został w 10 jachtów kilowych.

W ramach Biblioteczki Harcerskich Drużyn Żeglarskich ukazało się 13 tomów różnych, najbardziej aktualnych, prac z dziedziny techniki żeglarskiej. Oto dorobek zupełnie konkretny wyrażony w liczbach i ustalony w czasie. A jeśli do tego wszystkiego dodamy wyniki prac pilotów chorągwi i poszczególnych drużyn wodnych, żeglarskich i samodzielnych zastępów, to liczby te niepomiernieby wzrosły.

A jeśli przytoczyliśmy powyższe dane, to tylko poto by wykazać, iż do pracy żeglarskiej harcerze przywiązali się bardzo, zrozumieli ją i działają na wyznaczonych stanowiskach, pomimo niesprzyjających okoliczności towarzyszących tej pracy.

•

Zastanówmy się krótko nad sprawami, które muszą być załatwione. W związku z wprowadzeniem nowego pojęcia słowa „skaut", należy przeprowadzić możliwie szybko podział na drużyny zuchów, harcerzy, skautów i kręgi starszoharcerskie, oraz przystąpić do organizacji „szczepów żeglarskich" (wodnych) W tej sprawie otrzymały drużyny z właściwych komend Chorągwi odnośne materiały i zarządzenia.

W celu skoordynowania poczynań harcerstwa na morzu, wszyscy harcerze posiadający zasadnicze wyszkolenie morskie — (stopień żeglarz morski), winni zgłosić się do Harcerskiego Koła Morskiego (patrz poprzednie wiadomości w „Żeglarzu").

Centralna akcja morska i śródlądowa została już poprzednio ogłoszona, chodzi obecnie o należyte obesłanie kursów i rejsów. Nowością jest zarezerwowanie rejsu do Edynburga wyłącznie dla członków Koła Morskiego, oraz organizowanie w jego ramach turystyki po Bałtyku.

Wszyscy harcerze, którzy w swoim czasie otrzymali stopnie żeglarskie P.Z.Ż. winni możliwie szybko uzyskać odpowiednie dyplomy i legitymacje P.Z.Ż.

Aktualne staje się zagadnienie szkolenia harcerzy na przychówkach, zwracamy uwagę na odpowiednie instrukcje, saperską, która w całej rozciągłości winna drużyny wodne obowiązywać.

W związku z rozpoczynającą się turystyką wodną przypominamy o doprowadzeniu do należytego stanu punktów postoju, remoncie wiosennym flotylli kajakowej, wiosłowej i żeglarskiej.

Najwyższy już czas ustalić trasę wypraw wodnych i przystąpić do ich organizowania.

Harcerze winni dobrze znać nietylko wybrzeże, ale całe Pomorze, w związku z tym zachęcamy do odbycia licznych wędrówek wodnych i pieszych po tej przepięknej połaci naszego kraju. Oto są sprawy do natychmiastowego przemyślenia i planowego wykonania, przez drużyny wodne i żeglarskie.

•

W dn. 21 maja 39 r. ma się odbyć w Lublinie Walny Zjazd Związku Harcerstwa Polskiego. Przy tej okazji przypominamy, iż sprawy żeglarskie specjalnie były podkreślane na XV Walnym Zjeździe Z.H.P. w Gdyni (26. V. 1935). Na plenum zjazdu, wygłoszony został główny referat p. t. **„Harcerstwo wychowuje ludzi morza"**. Referat ten został jednogłośnie przyjęty, a tezy w nim zawarte obowiązują dotąd.

Ideologię i cel wodnego harcerstwa bardzo trafnie scharakteryzował , w pamiętnych słowach, Przewodniczący Z.H.P. dr. Michał Grażyński mówiąc: „Dziś w Polsce toczy się programowa praca nad tym, aby „wiatr od morza" dotarł do polskich serc i umysłów, by z tym skrawkiem naszego pobrzeża związać nierozerwalnie społeczeństwo, by utrwalić w nim przeświadczenie, że tu tkwi klucz naszej politycznej i gospodarczej niepodległości; przez tę pomorską bramę wiążemy się z całym światem, uzyskujemy oddech swobody. Bez niej stalibyśmy się niewolnikami.

Sprawa jednak morza, to nietylko sprawa uczucia, ale rozumu i planowego wysiłku; to

nietylko święto morza, gromadzące setki tysięcy ciekawych turystów, ale równocześnie budowa Gdyni, uparte dążenie do posiadania własnych kolonii, to budowa floty wojennej i handlowej, organizacja przemysłu i handlu morskiego, tworzenie kadr „wilków morskich", to wreszcie wychodzenie na szerokie fale mórz z ukochaniem żywiołu morskiego, z szlachetnym pragnieniem przygód, zespolonym z umiejętnym ryzykanctwem, tym ryzykanctwem, które było i jest wielką zaprawą charakterów, które zdobywało i zdobywa nieprzeciętne zwycięstwa i sukcesy.

Z takich wychodząc założeń **Z.H.P., jako jeden z najważniejszych działów swej pracy, wysunął żeglarstwo morskie i śródlądowe.**

Chodziło nam i chodzi o to, by młodzież polską nastawić uczuciowo na problemy rzecznej i morskiej żeglugi, zbratać ją z żywiołem wodnym, wyposażyć we wszelkie w tym zakresie potrzebne umiejętności, dać upust młodzieńczej fantazji i żądzy przygód w wielkich i długich wyprawach wodnych, a przez to stworzyć najlepsze przesłanki psychiczne dla głębokiego ukochania morza i rozumnego pojmowania swych własnych w tym zakresie obowiązków".

Pozwalamy sobie sądzić, iż gdyby większość należycie chciała docenić wyżej podane słowa Przewodniczącego Z.H.P., harcerze dawno by płynęli „pod pełnymi żaglami", na lepszych jachtach niż „Poleszuk" lub „Zjawa I". Sądzimy iż niektóre statki zamiast schnąć na zimowym leżu, mogłyby służyć lepszej sprawie. Mówi się jednak: trudno, i płynie się dalej; lecz żegluga wśród skał i raf zakrytych „mgłą przyjaźni", nie należy do przyjemnych i łatwych. Dobijają jednak do celu ci, którzy znają swój kurs, mocno trzymają ster i patrzą w dobrze skompensowaną igłę.

Z. H. P. POD ŻAGLAMI

I. Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

Rok sprawozdawczy, pomimo szeregu trudności, przyniósł rozwój pracy wodnej w harcerstwie, czego dowodem jest statystyka wodnych jednostek organizacyjnych. Jednocześnie praca wodna znalazła uznanie ze strony Ligi Morskiej i Kolonialnej, która wyraziła je nadaniem 113 harcerzom „Medalu XV-lecia Odzyskania Morza". Główne utrudnienie w pracy stanowił brak własnego pisma. Ostatni numer „Żeglarza" ukazał się w lutym 1938 r., poczym nastąpiła przerwa. Dopiero w końcu roku udało się zapewnić podstawy finansowe pismu i od listopada 1938 r. przystąpiono do przygotowań do wznowienia „Żeglarza" z dn. 1. I. 39 r. Drugim hamulcem w pracy była niemożność zwołania konferencji żeglarskiej z powodu braku odpowiednich zniżek na przejazd. Natomiast odbyły się 2 odprawy Pilotów Chorągwi (w dniach 13. II. i 10. IV) oraz szereg chorągwianych konferencyj żeglarskich. Członkowie K.H.D.Ż. zwizytowali około 15 środowisk.

Wielkim powodzeniem cieszył się doroczny „Apel Morza", podczas którego napłynęło blisko 1000 meldunków o obchodach, akademiach itp. związanych z rocznicą odzyskania morza.

Akcja wydawnicza K.H.D.Ż. przejawiła się wydaniem podręcznika sygnalizacji morskiej — „Małego Kodu" gen. M. Zaruskiego, jako 13-tego tomu Biblioteczki Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

Dział Morski przeprowadził studia nad warunkami budowy jachtów i większych żaglowców na stoczniach krajowych i zagranicznych, zbierając obfity materiał informacyjny. W ciągu całego roku trwały prace nad zorganizowaniem harcerzy, przeszkolonych na morzu. W rezultacie opracowano regulamin Harcerskiego Koła Morskiego, który zyskał aprobatę Naczelnika Harcerzy.

Ekspozytura K.H.D.Ż. na terenie Gdyni, Harcerski Ośrodek Morski został przeniesiony na nowy teren w Basenie Jachtowym. HOM przeprowadził doroczny remont flotylli morskiej, t. j. szalup i szkunera „Zawisza Czarny" oraz szereg robót na jachcie „Poleszuk". Flotylla morska powiększyła się o cztery szalupy, ofiarowane przez GAL.

Letnia akcja morska rozpoczęła się w dniu 1. VI rejsem „Zawiszy Czarnego" do Visby, Kalmaru i Oskarshamnu. Rejs ten trwał do 14. VI, poczym odbył się drugi rejs (17—30. VI) do Kalmaru. Trzeci rejs (3—16. VII) prowadził do Karlskrony. Rejs IV do Kłajpedy, Rygi, Lielupe, Tullgarnu i Stockholmu odbył się w czasie 20. VII — 8. VIII. Przebyto około 900 m.m. Harcerski statek szkolny odwiedził 2 zloty skautowe: łotewski w Lielupe oraz szwedzki w Tullgarn. Rejs V (12—27. VIII) prowadził do Kopenhagi i Malmö. Podczas tego rejsu przeszedł statek 2 sztormy w Sundzie i przy Bornholmie.

W powyższych rejsach wzięło udział 245 osób, w czym 153 harcerzy, a pozatym 90 członków Ligi Morskiej i Kolonialnej (29 nauczycieli i 61 uczniów) oraz 2 skautów węgierskich.

Poza „Zawiszą Czarnym" 4 rejsy po Bałtyku odbył Hufiec Morski Harcerzy z Gdańska na jachtach „Pirat" i „Korsarz" oraz jacht „Grażyna", wypożyczony od harcerek.

Z rejsów dalszych należy wymienić wy-

prawę 39 W.Ż.D.H. na jachcie „Poleszuk" i rejs Władysława Wagnera na „Zjawie III".

Jacht „Poleszuk" wyruszył w dniu 27. VII. pod dowództwem dha M. Wróblewskiego w podróż na ocean Atlantycki. Zatrzymując się w portach Niemiec, Holandii, Anglii, Francji, Hiszpanji i Portugalii, dotarł do Afryki, gdzie przez kilka miesięcy zbierano eksponaty dla muzeum surowcowego, przebywając po kilka tygodni w portach Dakar, Conakry i Freetown.

Wł. Wagner w dniu 10. VII. zakończył przygotowania do ostatniego etapu swej podróży dookoła świata. Wyruszył z Sydney, okrążając Australię od północy i zatrzymując się dłużej w Indiach Holenderskich w Batavii, poczym w ciągu 46 dni przepłynął szczęśliwie ocean Indyjski i w dniu 20. XII. osiągnął Aden. Pozostało mu więc jeszcze m. Czerwone, Śródziemne oraz droga wzdłuż zachodnich brzegów Europy na m. Północne i Bałtyk.

Akcja kursowa prowadzona była w sierpniu, ponieważ na lipiec HOM przyjął obóz morski drużyny „Wilków Morskich" z Poznania. W czasie 2—27. VIII. odbył się kurs szalupowy i na jachtach, w którym wzięło udział 45 uczestników.

Dział Śródlądowy pracował nad zorganizowaniem Centralnego Ośrodka Żeglarstwa Śródlądowego nad jez. Narocz. Przeprowadzono tam szereg robót niwelacyjnych terenu. Pomimo zabiegów nie udało się uzyskać przesunięcia drogi, przebiegającej przez środek terenu COŻS i utrudniającej normalne funkcjonowanie ośrodka.

W lipcu odbył się w zbiorowy obóz 4 czołowych drużyn żeglarskich, mający na celu unifikację szkolenia. W sierpniu odbył się 4 tygodniowy kurs żeglarski, który zgromadził 117 uczestników.

Kursy żeglarskie i wioślarskie chorągwiane zorganizowały tylko chorągwie: Gdańska, Lubelska, Poleska, Radomska i Wielkopolska.

Wogóle nie wszystkie chorągwie doceniają znaczenie pracy żeglarskiej. Dotychczas jeszcze w 7 Chorągwiach brak Wydziału Żeglarskiego, przez co Pilot Chorągwi nie jest członkiem komendy. W wielu Chorągwiach nie są organizowane odprawy drużynowych i zastępowych żeglarskich.

II. Harcerskie jednostki wodne.
statystyka za rok 1938 *)

W roku 1938 istniało 135 (114) następujących jednostek wodnych: a) zastępów wodnych przy drużynach i samodzielnych — 36 (39) w czym 6 zastępów skautów, b) drużyn wodnych — 88 (72), w czym 60 drużyn skau-

*) Cyfry w nawiasach oznaczają dane za r. 1937. Cyfry, podane poniżej, jako uwzględniające stan w dn. 31. XII. 38, różnią się od danych w artykule druha W. Bublewskiego, obrazujących stan jednostek wodnych w m-cu kwietniu 1939 r.



Z. H. P. — POD ŻAGLAMI.

tów, c) starszoharcerskich kręgów wodnych — 11 (3). Z pośród drużyn wodnych 8 posiadało patent flagowy.

Ogólna cyfra harcerzy wodnych wzrosła w stosunku do liczby z r. 1937 o 25% i wynosiła w dniu 31. XII. 38 r. 3534 (2863).

Pod względem wieku układ pozostał ten sam z ogromną przewagą starszych: w wieku do lat 15 było 520 harcerzy, co stanowi 15% całości, w wieku 15—18 lat było 1860, tj. 53%, w wieku 18—21 lat było 779, t. j. 21%, wreszcie ponad 21 lat — 375, czyli 11%.

Przy takiej strukturze stosunkowo wysoka cyfra 30 zastępów i 28 drużyn harcerzy (t.j. chłopców do lat 15—16) tłumaczy się nieużywaniem jeszcze wszędzie nazwy „skaut".

Statystyka stopni harcerskich wykazuje, że 699 chłopców czyli 19% (20%) nie posiadało żadnego stopnia, 1180 posiadało stopień młodzika, 894 — wywiadowcy, 512 — ćwika, 197 harcerza orlego, 52 harcerza R.P. Na terenie jednostek wodnych (wyłączając władze od hufca wzwyż) pracowało 56 (40) instruktorów, w tym 43 (31) phm. i 13 (9) hm.

Wyszkolenie żeglarskie obrazują następujące cyfry: stopień wioślarza posiadało 461 (324) harcerzy, stopień żeglarza — 228 (132), żeglarza morskiego 35 (22). W sumie 20% (16%), czyli co piąty harcerz, posiadał jakiś stopień żeglarski.

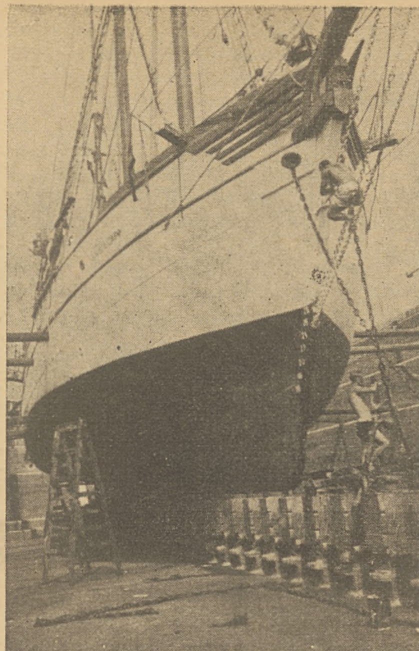
Liczba umiejących pływać wzrosła do cyfry 3044 (2437), co stanowi 86% (85%).

Flotylla wodna liczyła 1016 (869) jednostek, w tym 726 kajaków, 91 żaglówek, 73 kajaki żaglowe typu P 7, 21 pychówek, 17 łodzi wiosłowych sportowych, 16 jednostek morskich, 8 łodzi wiosłowo żaglowych typu H, wreszcie 64 różnych innych.

Z 1016 łodzi 555 zbudowane było przez harcerzy, 206 nabyte, a reszta t. j. 255 czyli 25% (30%) wypożyczone. Cyfry te świadczą o stałym wzroście flotylli stanowiącej własność harcerzy, co uznać należy za objaw korzystny.

Sprawozdania jednostek wodnych z akcji letniej świadczą o gwałtownym spadku liczby wędrówek wodnych, częściowo zrównoważonym wzrostem liczby stałych obozów wodnych.

Odbyło się 77 (192) wypraw wodnych śródlądowych na 332 (582) łodziach przy udziale 871 (1369) harcerzy t.j. 25% (48%) ogólnej liczby harcerzy wodnych. Łączna długość przebytych szlaków daje liczbę 22.682 (23.696) km., co świadczy o przewadze szlaków dłuższych. Przeciętna długość szlaku wynosiła 295 (167) km. Suma kilometrów przebytych przez poszczególnych harcerzy wyraża się liczbą 162.940 (189.907). Wśród wypraw tylko 2 (5) prowadziły zagranicę. W wyprawach morskich (pomijając akcję GKH) wzięło udział 43 harcerzy, przebywając 3120 mil morskich.



s/j „Zawisza Czarny" w doku.

Wyjazdów ćwiczebnych zarejestrowano 4724, podczas których przebyto 77.757 km.

Zorganizowano 44 (39) obozy wodne, w których wzięło udział 902 (587) harcerzy na 209 (155) łodziach.

W kursach żeglarskich organizowanych przez GKH i K.Ch. brało udział 378 (250) harcerzy.

SKŁAD OSOBOWY K.H.D.Ż.

Kierownik Harc. Drużyn Żeglarskich — hm. **Bublewski Witold.** Zastępcy Kierownika: 1. hm. **Józef Michałowski,** 2. hm. **Stanisław Szymborski,**

Członkowie Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich: 1. dz. **Domaradzki Mikołaj,** 2. dz. **Antoni Herrgesell.** 3. dz. **Pankiewicz Zygmunt,** 4. dz. gen. **Zaruski Mariusz.** 5. hm. **Antoni Gregorkiewicz.** 7. hm. **Bolesław Polkowski.** 8. hm. **Rudolf Rollinger.** 9. phm. **Kazimierz Cynkutis,** 10. phm. **Władysław Drapella.** 11. phm. **Janusz Grodzicki.** 12. phm. **Stanisław Ludwig.** 13. phm. **Bronisław Miazgowski.** 14. hm. **Romuald Orzanowski.**

III. Chorągwie

Chorągiew Białostocka jest jednym z najlepszych terenów „wodniactwa" ze względu na doskonałe warunki naturalne: pojezierze Augustowskie, gęstą sieć rzeczną, kanał, łączący dwa dorzecza Niemna i Wisły.

Istniejące możliwości nie zostały jednak należycie wykorzystane przez harcerstwo. Jedną z przyczyn jest ogólna niezamożność, powodująca, że wiele drużyn

harcerskich nie może pozwolić sobie nawet na budowę kajaka.

Z drugiej zaś strony brak było dotychczas energicznych wysiłków harcerstwa wodnego, aby robotę wodną postawić na odpowiednim poziomie.

O starej drużynie suwalskiej nie wiele obecnie słychać; w Łomży był ruch przed rokiem, ale obecnie cicho; drużyna w Starosielcach wycofała się z roboty wodnej. Zato podobno w Grodnie organizuje się robota. Napiszcie, druhowie, o tym do „Żeglarza".

Chorągiew Gdańska od dawna przoduje w robocie wodnej. Tajemnica tego faktu kryje się w świetnej organizacji jednostek wodnych, które wydzielone są w osobny Hufiec Morski, kierowany sprężyście i planowo. Podstawą hufca jest drużyna gimnazjalna, posiadająca patent flagowy.

Dzięki poparciu Polskiego Klubu Morskiego hufiec korzysta z flotylli morskiej, składającej się z 2 szalup, 3 jachtów przybrzeżnych i 2 pełnomorskich, wypożyczonych przez P.K.M.

Corocznie hufiec organizuje obóz morski, szkoląc narybek harcerski w wiosłowaniu, żeglarstwie i t. d. oraz urządza kilka rejsów pełnomorskich dla bardziej zaawansowanych.

Chorągiew Kielecka nie posiada obecnie pilota. Założone jednak przez dotychczasowego pilota dha Z. Ćwieka, 4 jednostki wodne istnieją nadal, nie przejawiając jednak bardziej ożywionej działalności.

Chorągiew Krakowska otrzymała nowego pilota phm. Stanisława Boguszewskiego z Wilna. Od zeszłego roku ubyły z szeregów „wodnych" dwie jednostki: zastęp wodny z Tarnowa i VI. drużyna harcerzy z Krakowa. Zjawisko to jest niezrozumiałe, bo warunki pracy wodnej w obu tych środowiskach są dobre.

Poważnym zagadnieniem dla chorągwi krakowskiej jest sprawa wzniesienia własnego ośrodka żeglarskiego nad sztucznym jeziorem pod Porąbką. Sprawą tą zainteresowane są także sąsiednie chorągie śląska i zagłębiowska. Zrealizowanie tych zamierzeń byłoby bodźcem do rozwoju harcerskiej akcji wodnej w południowo - zach. obszarze Polski, pozbawionym dotychczas terenów żeglarskich.

W **Chorągwi Lubelskiej** minął już krzyzys pracy wodnej, która rozpoczyna rozwijać się coraz lepiej pod kierownictwem pilota chor. phm. Henryka Piątkowskiego. Do ważnych czynników rozwoju zaliczyć trzeba kursy na stopień wioślarza, organizowane przez komendę Chorągwi. Obecnie projektowany jest kurs żeglarski. Duże znaczenie dla rozwoju pracy mają konferencje żeglarskie zastępowych i drużynowych z terenu chorągwi oraz stały dział żeglarski „Idziemy fordewindem" w piśmie harcerstwa lubelskiego. Niech w tej żegludze fordewindem powodzi się jak najlepiej.

Chorągiew Lwowska zmieniła pilota. Na miejsce hm. Witolda Streera, który dużo pracy włożył w teren i osiągnął pewne rezultaty, wstąpił phm Witold Mikosza.

Chorągiew Łódzka liczy obecnie już tylko dwie jednostki wodne, gdyż ubyła Wodna Drużyna Harcerzy w Wieruszowie. Chociaż warunki wodne na obszarze chorągwi łódzkiej nie są dobre, to jednak dają możliwości rozwoju dla więcej niż dwóch jednostek wodnych.

W **Chorągwi Mazowieckiej** nie ma obecnie pilota i praca wodna powoli upada. Na r. 1938 nie zarejestrowała się drużyna wodna w Lipnie, oraz zastęp wodny w Pułtusku, zmniejszyła się też liczba jednostek wodnych na terenie Płocka, w którym zarejestrowana jest tylko 87 Maz. Wodna Drużyna Skautów, a przecież jeszcze nie dawno Mazowsze liczyło kilkanaście środowisk wodnych.

Chorągiew Poleska oddawna już zatrzymała się przy cyfrze 5 jednostek wodnych. Ubyła drużyna w Łunińcu i zastęp w Pińsku, zato powiększyła się liczba jednostek wodnych w Brześciu. Jednak chorągiew, która posiada własny ośrodek żeglarski i obejmuje takie królestwo „wodniaków", jak Polesie, mogłaby pozwolić sobie na zwiększenie szeregów wodniackich.

Chorągiew Pomorska należy do przodujących w pracy wodnej. W związku z powiększeniem jej granic wzrosła też liczba jednostek wodnych do 23, w czym 3 z patentem flagowym. Konieczne jest w tych warunkach zorganizowanie ośrodka żeglarskiego, to też pilot chorągwi nie ustaje w zabiegach, żeby to urzeczywistnić. Ośrodek przewidywany jest nad jeziorem Charzykowskim. Komendant Chorągwi okazuje całkowite zrozumienie dla tej sprawy. W r. ub. Komenda Chorągwi nabyła szalupę jako zaczątek flotylli własnego ośrodka.

Chorągiew Radomska należy do solidnie pracujących nad akcją wodną. Ilość zarejestrowanych jednostek wodnych w ciągu ostatnich dwóch lat wzrosła z 4 na 7. W lecie zorganizowany był kurs wodny. Z subwencji od LMK zakupiono sprzęt wodny. Za bazę wyszkoleniową żeglarską obrane zostało jeziorko w Rejowie k/Skarżyska, gdzie chorągiew korzysta z przystani tamtejszego klubu wioślarskiego.

Energiczne prowadzenie pracy wodnej przez pilota chorągwi zapowiada dalszy jej rozwój w przyszłości.

Chorągiew Śląska interesuje się również Porąbką. Niepomyślnym objawem jest znaczny spadek zarejestrowanych jednostek wodnych. Ubyły bowiem zastępy w Tarnowskich Górach, Chebziu, Katowicach, drużyny w Leszczynach i Górze oraz krąg St. harc. w Gotartowicach.

Chorągiew Warszawska liczy 10 jednostek wodnych, skupionych na jednym terenie, lecz nie utrzymujących ze sobą żadnego kontaktu. Wydaje się, że koordynacja pracy wodnej wyszłaby jej bardzo na korzyść.

Chorągiew Wielkopolska posiada oddawna tradycje wodne śródlądowe, to też praca tam rozwija się stale pomyślnie. Konferencje żeglarskie, własny ośrodek — to dwa doniosłe czynniki wpływające na jej rozwój. Ostatnio nastąpiła zmiana na miejscu pilota. Na miejsce zasłużonego dha S. Woźniaka, który prosił o zwolnienie z tej funkcji, pełnionej gorliwie przez wiele lat, wstąpił obecnie dh W. Bondke.

Chorągiew Wileńska straciła ostatnio kilka jednostek wodnych: drużyny w Wilejce, Głębokim oraz 17. D.H. w Wilnie i zastęp samodzielny w tymże mieście. Praca wodna jest tam jednak dobrze prowadzona i co najważniejsze, cieszy się należytym zrozumieniem ze strony komendanta chorągwi.

Chorągiew Wołyńska pozostaje bez pilota. W rezultacie tego stanu następuje zanik pracy wodnej, likwidacja kilku jednostek. A szkoda, bo warunki terenowe pierwszorzędne.

Chorągiew Zagłębiowska akcję wodną prowadzi z rozmachem, pokonując niekorzystne warunki wodne. W r. b. przewidziana jest koncentracja jednostek wodnych, których jest już obecnie 11. Akcja „Apelu Morza" prowadzona na terenie chorągwi wywarła duży oddźwięk w prasie miejscowej.

WYKAZ JEDNOSTEK ZAREJESTROWANYCH NA R. B. PODAJEMY W DZIALE URZĘDOWYM.

UPRZEJMIE ZAWIADAMIAMY NASZYCH CZYTELNIKÓW, ŻE NUMER MAJOWY WYŚLEMY TYLKO PRENUMERATOROM. PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY ZAŁĄCZAMY.

PROJEKT REGULAMINU PRACY ŻEGLARSKIEJ

(materiał dyskusyjny)

I. CEL I ZASADY OGÓLNE.

1. Celem pracy żeglarskiej jest: wychowanie typu harcerza inicjatora i pioniera, nieobawiającego się śmiałych zamierzeń, dążącego wytrwale do utworzenia z Polski potęgi morskiej i kolonialnej; znającego całokształt zagadnień morskich, kolonialnych i żeglugi śródlądowej; kochającego rzetelną pracę, walkę i niebezpieczeństwo; o woli zdolnej przełamać wszelkie przeszkody ,zahartowanej w zmaganiach z żywiołem.
2. Praca żeglarska stanowi jedną ze specjalności w pracy ogólno-harcerskiej. Może być prowadzona na dwóch poziomach [1]:
   a) niższym, stanowiącym uzupełnienie pracy każdej jednostki organizacyjnej,
   b) wyższym, stanowiącym trzon pracy jednostki organizacyjnej, grupującej młodzież starszą.

   Każda żeglarska jednostka organizacyjna podlega regulaminowi pracy żeglarskiej oraz przepisom, na jego podstawie wydawanym. Poza tym obowiązują wszelkie przepisy ogólno-harcerskie.

II. ŻEGLARSKIE JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE.

3. Każda harcerska jednostka organizacyjna *(zastęp przy drużynie, zastęp samodzielny, drużyna zuchów, harcerzy, skautów, krąg st. harcerski)*, która posiada w pobliżu swej siedziby tereny wodne, może w porozumieniu z referentem żeglarskim hufca i Pilotem Chorągwi rozpocząć pracę żeglarską na poziomie niższym. W celu zarejestrowania się winna nadesłać bezpośrednio do Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich oraz do Pilota Chorągwi po 1 egz. wypełnionej karty wpisowej, którą otrzymać może od Pilota Chorągwi [2]. Zostaje wtedy wciągnięta na listę jednostek żeglarskich i ma prawo używać przy swej nazwie określenia „wodna" np.: 3 Wodna Drużyna Harcerzy im. Krzysztofa Arciszewskiego we Lwowie. Nazwy tej może używać także szczep harcerzy, w skład którego wchodzą wyłącznie żeglarskie jednostki „wodne".
4. Praca żeglarskiej jednostki „wodnej" polega przede wszystkim na szkoleniu w zakresie stopnia „kajakowca" [3], oraz uprawianiu turystyki kajakowej. Niezbędnym warunkiem pracy jest posiadanie kajaków dla uprawiania harców wodnych oraz odpowiednich książek i czasopism dla pracy w okresie zimy. Kierownik jednostki winien posiadać przynajmniej stopień „żeglarza". Celem każdej żeglarskiej jednostki „wodnej" winno być doprowadzenie pracy do poziomu wyższego i uzyskanie patentu flagowego. Program wodnej drużyny zuchów opiera się na modelarstwie i nauce pływania.
5. Wodna drużyna skautów (wyjątkowo harcerzy) lub wodny krąg starszo-harcerski, które odpowiadają wymaganiom określonym w p. 6, warunkującym prowadzenie pracy żeglarskiej na wyższym poziomie, mogą otrzymać patent flagowy, który nadaje Naczelnik Harcerzy. Jednostka żeglarska z patentem flagowym ma prawo używać przy swej nazwie określenia „żeglarska", np.: 2 Żeglarska Drużyna Skautów im. Jana z Kolna w Pińsku. Jednostka żeglarska z patentem flagowym, położona nad morzem, ma prawo używać określenia „morska". Wodny szczep harcerzy, w skład którego wchodzi przynajmniej jedna jednostka żeglarska z patentem flagowym, może używać określenia „żeglarski".

   Zadaniem jednostki żeglarskiej z patentem flagowym jest szkolenie jej członków w zakresie stopnia", „żeglarza" i wyższych, oraz wykonywanie zadań specjalnych.

   Wszystkie jdnostki żeglarskie zarówno „wodne", jak i z patentem flagowym obowiązuje doroczna rejestracja w K.H.D.Ż.
6. Patent flagowy może otrzymać jednostka żeglarska, która:
   a) brała udział w pracy żeglarskiej jako „wodna" w ciągu przynajmniej 3 lat,
   b) liczy conajmniej 35 członków (nie dotyczy to kręgu starszoharcerskiego),
   c) prowadzona jest przez harcerza, posiadającego stopnie: „sternika jachtowej żeglugi śródlądowej" i „żeglarza morskiego",
   d) posiada grono instruktorów ze stopniami wyższymi od żeglarza,
   e) składa się z harcerzy w 25% ze stopniem „żeglarza", 50% „kajakowca". najwyżej 25% bez stopnia żeglarskiego,
   f) posiada przystań,
   g) posiada flotyllę kajaków, łodzi wiosłowych i żaglowych, mogącą pomieścić jednocześnie wszystkich członków.

   Cofnięcie patentu flagowego następuje zarówno wtedy, gdy jednostka żeglarska nie spełnia powyższych wymagań, jak i wtedy, gdy nie przedstawia gwarancji, że poprowadzi pracę żeglarską na odpowiednim poziomie.
7. Harcerze, przeszkoleni na morzu, zrzeszają się w Harcerskim Kole Morskim *(HKM)*, którego zadaniem jest prowadzenie szkolenia instruktorów oraz pomoc we wszelkich poczynaniach, zmierzających do realizowania celów pracy żeglarskiej.

   HKM nie jest szczeblem organizacyjnym, a jego członkowie winni mieć przydział do którejś z jednostek organizacyjnych.

   HKM pracuje pod nadzorem Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

III. WŁADZE ŻEGLARSKIE.

8. W skład Komendy Hufca może wchodzić referent żeglarski. Zadaniem jego jest:
   a) organizowanie nowych jednostek żeglarskich,
   b) koordynowanie prac jednostek istniejących.

---

[1]) *Wydaje się korzystnym rozdzielenie jedn. żegl. na dwie kategorie zupełnie różne, lecz nawzajem uzupełniające się:*

1-sza — pod hasłem ilości, a co za tym idzie: niewysokie wymagania programowe, najtańszy sprzęt — kajaki, mało różniący się mundur.

2-ga — pod hasłem jakości o możliwie największej selekcji i najostrzejszych wymaganiach pod każdym względem.

Kwestia nazw: wszystkie nazywają się ogólnie: „jednostki żeglarskie" z tym, że:

1-sza kat. — jednostki żeglarskie „wodne".

2-ga kat. — jednostki żeglarskie z patentem flagowym.

[2]) *Pilot otrzymuje zapas kart wpisowych jako druk ścisłego zarachowania. Jeżeli jakaś nowa jednostka nadsyła kartę wpisową, znaczy to, że porozumiała się z Pilotem i uzyskała jego aprobatę.*

[3]) *Motywy projektu „kajakowca" przy punkcie 12.*

Hufiec, w skład którego wchodzi większość jednostek żeglarskich, w tym jedna z patentem flagowym, ma prawo używać nazwy: „ż e g l a r s k i" (względnie „m o r s k i").
Pożądane jest, aby hufcowy takiego hufca posiadał stopień żeglarski.

9. W skład Komendy Chorągwi wchodzi p i l o t c h o r ą g w i, kierujący wydziałem żeglarskim. P i l o t c h o r ą g w i zajmuje się zakładaniem nowych jednostek żeglarskich oraz organizowaniem pracy istniejących, w szczególności przez:
   a) prowadzenie ośrodka żeglarskiego chorągwi, w którym odbywają się kursy na stopień „ż e g l a r z a",
   b) ustalanie wytycznych pracy drogą urządzania odpraw kierowników jednostek żeglarskich oraz wydawania listów okólnych,
   c) kontrolowanie pracy jednostek żeglarskich przez częste wizytacje.

10. W skład Głównej Kwatery Harcerzy wchodzi Wydział Żeglarski pod nazwą „K i e r o w n i c t w o H a r c e r s k i c h D r u ż y n Ż e g l a r s k i c h". KHDŻ organizuje całokształt pracy żeglarskiej w harcerstwie, w szczególności przez:
   a) opracowywanie odpowiednich przepisów, instrukcji i programów,
   b) ustalanie form współpracy z organizacjami o pokrewnych celach,
   c) prowadzenie Centralnego Ośrodka Żeglarskiego, w którym prowadzi się szkolenie na stopień „s t e r n i k a j a c h t o w e j ż e g l u g i ś r ó d l ą d o w e j",
   d) prowadzenie Harcerskiego Ośrodka Morskiego, w którym prowadzi się szkolenie morskie,
   e) utrzymywanie łączności z podległymi władzami i jednostkami żeglarskimi drogą listów okólnych, wizytacji, odpraw,
   f) sprawowanie nadzoru nad HKM.

Mianowanie referenta żeglarskiego w hufcu i pilota chorągwi winno być każdorazowo uzgadniane z KHDŻ.

IV. STOPNIE ŻEGLARSKIE.

11. Ustala się następujące harcerskie stopnie żeglarskie:
   a) k a j a k o w i e c
   b) ż e g l a r z.

   Poza tym przyjmuje się stopnie żeglarskie Polskiego Związku Żeglarskiego:
   a) ż e g l a r z m o r s k i,
   b) s t e r n i k j a c h t o w e j ż e g l u g i ś r ó d l ą d o w e j,
   c) s t e r n i k j a c h t o w e j ż e g l u g i m o r s k i e j,
   d) k a p i t a n j a c h t o w e j ż e g l u g i m o r s k i e j,
   e) i n s t r u k t o r - s t e r n i k j a c h t o w e j ż e g l u g i ś r ó d l ą d o w e j,
   f) i n s t r u k t o r - s t e r n i k j a c h t o w e j ż e g l u g i m o r s k i e j.
   g) i n s t r u k t o r — k a p i t a n j a c h t o w e j ż e g l u g i m o r s k i e j.

12. Stopień „k a j a k o w c a" [4]) nadaje kierownik jednostki żeglarskiej, posiadający przynajmniej stopień „ż e g l a r z a", na podstawie pomyślnego wyniku przez niego przeprowadzonej próby wg programu ustalonego przez KHDŻ i ogłoszonego w rozkazie Naczelnika Harcerzy. Warunkiem dopuszczenia do próby jest:
   a) ukończenie 14 lat,
   b) posiadanie stopnia w y w i a d o w c y,
   c) odbycie 6 miesięcznej służby w jednostce żeglarskiej.

   Nadanie stopnia „k a j a k o w c a" ogłasza się w rozkazie jednostki żeglarskiej oraz wpisuje się do książeczki służbowej (legitymacji instruktorskiej).
   W każdej jednostce żeglarskiej prowadzona jest ewidencja nadanych stopni „kajakowca", przyczym każdy stopień otrzymuje kolejny numer.

13. Stopień „ż e g l a r z a" nadaje się rozkazem Komendanta Chorągwi na wniosek P i l o t a C h o r ą g w i, który jest upoważniony rozkazem Naczelnika Harcerzy do przeprowadzania próby na ten stopień wg programu ustalonego przez KHDŻ i ogłoszonego w rozkazie Naczelnika Harcerzy. Warunkiem dopuszczenia do próby jest:
   a) ukończenie 15 lat,
   b) posiadanie stopni ć w i k a i „k a j a k o w c a",
   c) odbycie kursu żeglarskiego w ośrodku żeglarskim Chorągwi.

   Stopień „ż e g l a r z a" uprawnia do samodzielnego prowadzenia harcerskich łodzi żaglowych do 10 m. kw. żagla.
   Uzyskanie stopnia zaznacza się w książeczce służbowej lub legitymacji instruktorskiej przy pomocy pieczątki.
   W każdej Chorągwi prowadzi się ewidencję nadanych stopni „żeglarza" i każdy stopień otrzymuje kolejny numer.

14. Stopień „ż e g l a r z a m o r s k i e g o" odnośnie uprawnień i programu próby podlega przepisom PZŻ.
   Stopień „ż e g l a r z a m o r s k i e g o" nadaje się rozkazem Naczelnika Harcerzy na wniosek Kierownika Drużyn Żeglarskich po pomyślnym odbyciu próby.
   Próbę przeprowadza komisja, złożona z harcerzy posiadających conajmniej stopnie sterników jachtowej żeglugi morskiej, mianowana przez Naczelnika Harcerzy na wiosek Kierownika Druż. Żegl. Warunkiem dopuszczenia do próby jest:
   a) ukończenie 17 lat,
   b) odbycie kursu morskiego,
   c) posiadanie stopnia „ż e g l a r z a".

   Nadanie stopnia „żeglarza morskiego" zaznacza się w książeczce służbowej (legitymacji instruktorskiej). Ewidencję nadanych stopni prowadzi KHDŻ.

15. Pozostałe stopnie żglarskie podlegają przepisom Polskiego Związku Żeglarskiego, ogłoszonym w „Regulaminie stopni i komisji egzaminacyjnych PZŻ". Harcerze mogą zdawać egzaminy na stopnie żeglarskie PZŻ jedynie przed harcerską komisją egzaminacyjną PZŻ.
   Nadanie stopnia żeglarskiego PZŻ ogłasza się w rozkazie Naczelnika Harcerzy.

V. MUNDURY ŻEGLARSKIE.

16. Członkowie żeglarskich jednostek „w o d n y c h", z wyjątkiem wymienionych w p. 17, noszą mundur harcerski z następującymi zmianami:
   a) zamiast krawata — niebieski płócienny kołnierz marynarski, kroju przyjętego w marynarce wojennej, obszyty trzema białymi taśmami, o szerok. 1 cm. w odstępie 0,5 cm.,
   b) zamiast czapki rogatywki — beret granatowy, obszerny (typ baskijski) z naszytym z przodu metalowym znaczkiem harcerzy wodnych.

17. Członkowie jednostek żeglarskich z patentem fla-

---

[4]) *Dotychczasowy „wioślarz" był poniekąd fikcją, bo na 135 jedn. bez. pat. flag. przypadało 30 łodzi wiosłowych, skąd więc mają się brać ci wioślarze? Jeżeli się przyjmie zasadę „popularnej kategorii" jednostek żegl. należy stworzyć też odpowiednio „popularny" i dostępny stopień początkowy, który będzie programem pracy dla tych jednostek.*

gowym, członkowie wodnych kręgów starszoharcerskich, członkowie HKM, funkcyjni jednostek żeglarskich od przybocznego wzwyż, oraz instruktorzy ZHP noszą mundur następujący:
a) granatowa marynarka dwurzędowa, o sześciu guzikach czarnych z kotwicami, zapinana na dwa guziki, trzecia para guzików rozstawiona szerzej, niż pozostałe,
b) granatowe, długie spodnie, bez mankietów,
c) biała koszula, biały kołnierzyk, czarny krawat,
d) czarne skarpetki i obuwie,
e) czapka granatowa marynarska z daszkiem, ze znaczkiem harcerzy wodnych z przodu na podkładce.

W okresie letnim (1. V. — 15. IX) nosi się biały pokrowiec na czapce; dopuszczalne jest przy dobrej pogodzie noszenie białych spodni i białego obuwia, a także w dnie upalne chodzenie bez marynarki, w białej koszuli z wykładanym kołnierzem (wyłącznie przy białych spodniach).

18. Jako ubiór nieprzemakalny nosi się kurtkę granatową, brezentową, kroju przyjętego w ZHP.
Jako ubiór ćwiczebny na kursach żeglarskich nosi się niebieskie, drelichowe spodnie i bluzę marynarską, ew. granatowy sweter, białe obuwie na gumowych podeszwach.

VI. OZNAKI ŻEGLARSKIE.

19. Znakiem wszystkich harcerzy wodnych jest kotwica barwy złotej (wysokości 3,5 cm.) z nałożoną na nią lilią barwy oksydowanego srebra. Znak ten nosi się na beretach, czapkach i kołnierzu marynarki. Na czapce nosi się, na granatowej, owalnej podkładce o wymiarach 3,5 i 4,5 cm., na kołnierzu i berecie — bez podkładki.

20. Jako oznaki funkcji przyjęte są harcerskie sznury funkcyjne. Przy marynarce granatowej sznur nosi się pod kołnierzem, końce wpuszczone są do wewnętrznej kieszeni marynarki.

21. Oznaką stopnia „k a j a k o w c a" jest złota kotwica, wyszyta na granatowej, okrągłej, sukiennej podkładce o średnicy 5 cm. Oznaką stopnia „ż e g l a r z a" jest taka sama kotwica, lecz na podkładce, obszytej wokoło nicią złotą szerokości 2 mm. Oznaka stopnia „ż e g l a r z a m o r s k i e g o" jest taka jak poprzednie, lecz na podkładce obszytej dwukrotnie nicią złotą.
Oznaki te nosi się:
a) przy bluzie munduru harcerskiego — na prawym rękawie, ponad oznakami sprawności.
b) Przy marynarce granatowej — na lewym rękawie, w połowie odległości między łokciem i ramieniem.

Oznaki stopni żeglarskich PZŻ nosi się wg przepisów PZŻ.

VII. FLAGI JEDNOSTEK ŻEGLARSKICH.

22. Bandera jest flagą barwy czerwonej z białym, ukośnym krzyżem i białym kołem w punkcie skrzyżowania, na którym widnieje czerwona lilia. Stosunek boków — 5:8.
Ustala się trzy wymiary bandery:
a) b a n d e r ę w i e l k ą — 200 cm. x 125 cm,
b) b a n d e r ę z w y k ł ą — 80 cm. x 50 cm.,
c) b a n d e r ę m a ł ą — 40 cm. x 15 cm.

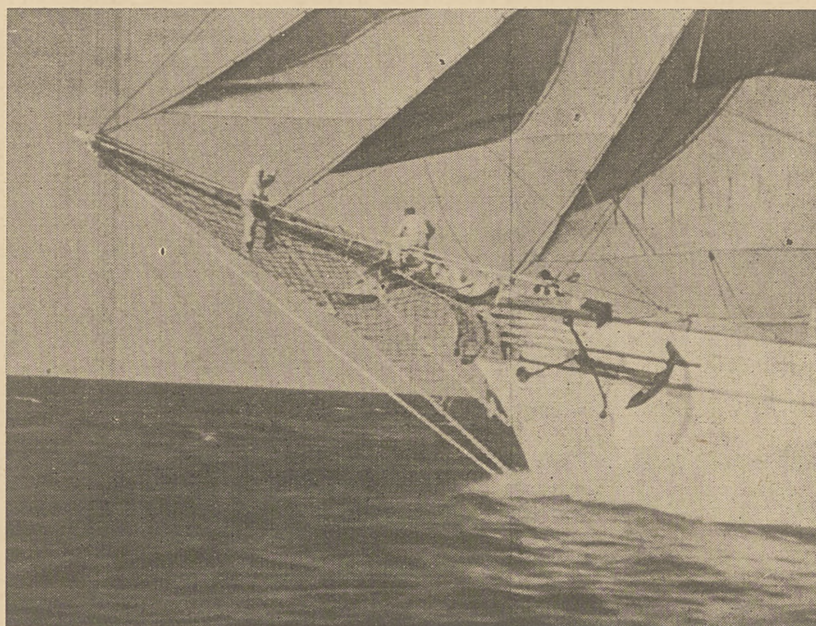
B a n d e r a harcerska przysługuje jedynie jednostkom żeglarskim, które otrzymały patent flagowy.

23. P r o p o r z e c jest flagą w kształcie trójkąta, o stosunku boków — 3:5, barwy czerwonej, z białym kołem na przecięciu się środkowych boków, z którego do rogów wychodzą trzy białe pasy. W kole — czerwona lilia harcerska.
Ustala się trzy wymiary proporców:
a) p r o p o r z e c w i e l k i — 100 cm, x 60 cm,
b) p r o p o r z e c z w y k ł y — 50 cm. x 30 cm.,
c) p r o p o r z e c m a ł y — 25 cm x 15 cm.

P r o p o r c a mogą używać wszystkie jednostki żeglarskie.

24. Szczegółowe przepisy o używaniu b a n d e r y i p r o p o r c a oraz o w s t ę d z e b ł ę k i t n e j, p r o p o r c a c h h o n o r o w y c h i p r o p o r c a c h s t a r s z y z n y ustala odrębny „regulamin flagowy", ogłoszony jako dział V w „I części Organizacji Harcerskich Drużyn Żeglarskich".

MATERIAŁY I UWAGI PROSIMY KIE ROWAĆ WPROST DO K. H. D. Ż.



Fot. J. Malczewski **Na bukszprycie „Zawiszy„"**

EDMUND JANKOWSKI (Poznań)

PŁASKODENNA SZALUPA WIOSŁOWO-ŻAGLOWA „H. 12."

Nie odbiegnę daleko od prawdy, jeżeli twierdził będę, że poziom sportu żeglarskiego podnosić można dopiero po odpowiednim rozwinięciu go w szerz. Posiadając duże zastępy wyszkolonych żeglarzy można z nich drogą eliminacji wybrać jednostki najzdolniejsze, które mogłyby nasze żeglarstwo podnieść w zwyż. Jednym z najważniejszych czynników hamujących rozwój żeglarstwa w szerz jest duża stosunkowo cena dotychczasowych typów łodzi szkolnych. Dotyczy to szczególnie pracujących w terenie harcerskich drużyn i zastępów żeglarskich nie obfitujących w gotówkę. Właściwie nie mamy taniej łodzi szkolnej, bo dotychczas używana stara olimpijka ma jedną poważną wadę, którą jest jej cena.

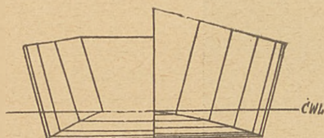
Przydałaby się w harcerstwie łódź szkolna, którą można by zbudować własnym przemysłem przy niewielkim nakładzie kosztów, i na której można by uczyć żeglowania i wiosłowania.

Oczywiście nie może to być żadna namiastka, ale łódź, która nie będzie się bała fali. Chcąc ten brak usunąć, postanowiłem skonstruować i zbudować łódź, którąby powyższe warunki spełniła.

Przeczytawszy w niemieckim czasopiśmie „Die Yacht" artykuł o amerykańskich płaskodenkach rybackich „Dories" doszedłem do przekonania, że podobny kształt będzie dla łodzi szkolnej najodpowiedniejszy. W ciągu miesiąca projekt był gotów.

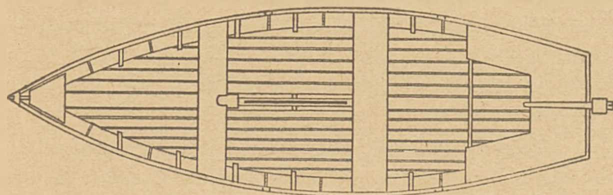
Jak czytelnicy widzą z rysunków, jest to łódź płaskodenna o skośnych burtach i o dużym skoku kadłuba. Łódź nie posiada pokładu, co daje dużo miejsca w wnętrzu i ułatwia dotarcie do każdego kąta łodzi w czasie remontu. Ożaglowanie jak na rys. — moim zdaniem jedyne do szkolenia. Pomimo braku pokładu łódź żegluje sucho i nie bierze wody, co jest spowodowane wysokimi burtami i dużym wspomnianym już wyżej skokiem kadłuba.

W lutym roku 1938 zmobilizowałem trochę gotówki (70 zł) i z tym kapitałem zakładowym rozpocząłem z trzema harcerzami budowę w warsztacie Publicznej Szkoły Dokszt. Zaw. w Poznaniu. Zaznaczam, że ani moi pomocnicy, ani ja nie mieliśmy zbyt wielkiego pojęcia o robotach stolarskich, mimo to budowę doprowadziliśmy do końca. Kadłub wykonanej przez nas łodzi jest płaskodenny o burtach lekko odchylo-



Długość	5,00 m.
Długość CWL	4,60 „
Szerokość	1,60 „
Szerokość CWL	1,38 „
Wys. burty 0,65/0,40/0,45	„
Zanurz. z mieczem	0,95 „
Pow. żagli	12,40 m^2
Grot	9,20 „
Fok	3,20 „
Obsada 4 wioślarzy	

nych na zewnątrz. Montowanie kadłuba nie wymaga „helingu“ co podniosłoby koszta budowy. Starczy zwykła drewniana podłoga. Do deski kilowej o wymiarach 500 x 25 x 2cm. odpowiednio znaczonej przykręca się stewę dziobową, 7 żeber i pawęż. Następnie przymocowuje się krawężniki denne i całość kładzie na uprzednio przygotowane, wymierzone i przybite do podłogi klocki. Deskę kilową przybija się w środku do podłogi przez co otrzymujemy odpowiednie wygięcie jej. Wyrównawszy żebra kryjemy



najpierw burty, następnie odwracamy kadłub dnem od góry i pokrywamy dno. Następnie między żebra wycinane dajemy jeszcze żebra listwowe, aby bardziej usztywnić poszycie (łączone na styk). Po wbudowaniu skrzynki mieczowej, wmontowaliśmy dwie ławy dla wioślarzy, ławeczkę holowniczą na dziobie i ławy w kształcie podkowy na rufie dla sternika. W ten sposób mimo braku pokładu łódź była dostatecznie usztywniona. Po założeniu relingu i ślepej stewy, pokryliśmy burty łodzi od zewnątrz i wewnątrz farbą, a dno od środka i zewnątrz wysmarowaliśmy smołą kilkakrotnie, za każdym razem wpalając ją w drzewo lampą do lutowania. Na koniec jedna warstwa lakieru asfaltowego pokryła dno. Takielunek jak i żagle sporządziliśmy własnym przemysłem i w końcu czerwca spuściliśmy łódź na wodę w Ośrodku żeglarskim Wilków Morskich w Kiekrzu pod Poznaniem. Całkowity koszt materiału bez robocizny wynosił 160 zł.

Pierwsze próbne pływanie odbyliśmy przy sile wiatru 3⁰ - 4⁰ Beauf., przy stosunkowo dużej fali. W tych warunkach łódź okazała się bardzo stateczna. Obciążona sternikiem i falowym płynęła z dziobem lekko zadartym do góry. Prowadzona prosto bez przechyłu wykazywała normalną nawietrzność, która wzrastała w miarę zwiększania przechyłu. Prowadzona w bejdewind pod dużą falę biła wodę, jednak mały przechył 15⁰—20⁰ likwidował to tłuczenie. Łódź brała bardzo dobrze fale i nie znurkowała ani razu, podczas gdy idąca obok 10-tka (stara olimpijka) zarywała się dziobem w fale tak, że woda dostawała się do kokpitu. Na mojej płaskodence otrzymaliśmy kilka nic nie znaczących bryzgów. Pokład okazał się zbyteczny. Ponieważ dziób zasadniczo przeznaczyłem na bagaż, wobec tego obciążyłem go sadzając jednego z chłopców na ławce holowniczej na dziobie. W ten sposób obalastowana łódź szła w bejdewind bez bicia o fale, obojętnie, czy prowadzona w przechyle czy prosto. Szybkość niewiele co mniejsza od starej olimpijki. Jedynie w bejdewind chodzi wolniej i nie tak ostro (wiadomo slup a olimpijka — ketch). Natomiast przy pełnych wiatrach, od półwiatru do pełnego szła równo z 10-tkami, a nieraz przeganiała je. Tego samego dnia wiatr wzrósł do 5⁰ Beauf. Pod czterokrotnie zarefowanym grotem i pełnym fokiem, łódź zachowywała się identycznie. Jedyna różnica — to mniejsza zwrotność. Podczas słabszego wiatru łódź jest średnio zwrotna, tak, że nie pomagając żaglami. można zwrot zrobić samym sterem. Jednak przy silnym wietrze 4⁰—5⁰ Beauf trzeba zwroty robić żaglami pomagając sobie sterem. Przy zwrotach przez rufę, zachowuje się bardzo spokojnie, czemu sprzyja stosunkowo mała powierzchnia grot żagla. Próba pod wiosłami wykazała, że 4 wioślarzy może zupełnie swobodnie wiosłować bez trącania się i rozbijania sobie palców rękojeściami wioseł. Pełna załoga łodzi 5 osób. Sternik i 4 wioślarzy przenosi ją z miejsca na miejsce z łatwością. Jeszcze raz podkreślam, że materiał kosztował nas 160 zł. łącznine z żaglem, plus 4 miesiące codziennej 2 — 3 godzinnej pracy.

Przypuszczam, że w razie pomyślnej oceny moich projektów przez Kierownictwo H. Dr. Żegl. znajdzie się wielu takich, którzy rozpoczną budowę tej łodzi. Zawsze lepiej pływać na łodzi za 160 zł., w dodatku zakonserwowanej własnym potem, aniżeli siedząc na brzegu marzyć o olimpijkach. I tak nic mądrego się nie wysiedzi.

Łódź ta powinna spełnić swoje zadanie tam, gdzie chodzić będzie o rozbudowanie żeglarstwa w szerz. Szczególnie dobrą będzie do odszczurzania harcerskiego narybku wodnego, gdyż obok szkolenia w żaglowaniu i wiosłowaniu użyć jej można będzie do turystyki i przeróżnych harców i zabaw na wodzie (Kopijnicy, połów wielorybów).

Ewentualne uwagi czy pytania, które nasunęłyby się czytającym ten artykuł, proszę skierować do redokcji „Żeglarza“.

SILNI! ZWARCI! GOTOWI!

NIECH ŻEGLARZE TWORZĄ SKRZYDŁA

POLSCE

ABY KIEDYŚ RAZEM POKRYĆ POLSKĘ I OCEANY — ŻAGLAMI.

STANISŁAW LUDWIG

REJS WŁADYSŁAWA WAGNERA

IV. Batavia — Port Said.



Kurs na Aden.

Batavia rzadko ma możność oglądać polską banderę, to też Holendrzy tłumnie odwiedzali nabrzeże, przy którym stała „Zjawa III".

Zainteresowanie rejsem wyrażało się między innymi w takich objawach życzliwości, jak bezpłatne podniesienie jachtu na ląd, pomoc przy reperacji kadłuba i t. p.

Druh Wagner miał roboty wyżej uszu. Przed wyruszeniem na Ocean Indyjski trzeba było sprawdzić, wzmocnić, odnowić każdy szczegół takielunku. Także kadłub wymagał naprawy po przygodzie pod Cooktown *).

25. X. podniesiono kotwicę. Liczni miejscowi przyjaciele żegnali odpływający jacht. Po wyjściu z cieśniny między wyspami Sumatrą i Jawą wzięto kurs na zachód, mniejwięcej wzdłuż 8° szer. pd. Początkowo wiatry były pomyślne, gdyż wiały z ćwiartki SO, potem przyszło kilka ciężkich szkwałów z N i NO, powodując nawet awarię salingu, ale wiatr wrócił wkrótce do poprzedniego kierunku i „Zjawa" szybko posuwała się naprzód. W dn. 11. listopada ujrzano na horyzoncie wyspę Garcia z archipelagu Chagos.

Zgrzytnął łańcuch w kluzie, spadły żagle, „Zjawa III" zakołysała się łagodnie na kotwicy. Pierwszy etap minął pomyślnie, w ciągu 17 dni przebyto 2080 mil, co daje niezłą szybkość przeciętną.

Po sześciodniowym postoju i zasłużonym odpoczynku jacht ruszył w dalszą drogę.

Kapitan jego planował płynąć na zachód aż do archipelagu Seychelles (Szeszele), skąd dopiero skierować jacht na północ na wejście do zatoki Adeńskiej. Trasa ta wydawała się najlepsza wg danych z map pilotowych i wskazówek locji.

Silne wiatry, przeważnie przeciwne, uniemożliwiły jednak ścisłe trzymanie się planu. Na 62° dług. wsch. skręcił Wagner na północ, zostawiając Seychelles (Szeszele) w odległości kilkuset mil na zachód.

Posuwanie się na północ przy przeciwnych wiatrach odbywało się powoli. Podczas paru gwałtowniejszych szkwałów zdarzyły się awarie want.

Przy ciężkiej pogodzie przekroczono na początku grudnia równik. Wiatr się obecnie ustalił z NO, wziął więc Wagner kurs na przylądek Guardafui, który wyminął 11. XII. i po pięciu dniach żeglugi w ciężkich warunkach wpłynął nareszcie do Adenu.

Podczas postoju, który zresztą nie trwał długo, nawiązane zostały miłe stosunki z Anglikami, oficerami garnizonu w Adenie.

Morze Czerwone powitało żeglarzy sztormem z południa, podczas którego „Zjawa III" pod zarefowanymi żaglami przepłynęła w ciągu 24 godzin 200 mil. Potem wiatr zelżał, — osłabł, wreszcie skręcił na północ i zaczął dąć z nową siłą.

Sztormowa pogoda miała jednak i swą dobrą stronę, bowiem nie wypływali na morze piraci arabscy, którzy pomimo XX wieku, okrętów wojennych, łodzi podwodnych z Adenu it.p. nadal istnieją i dają się porządnie we znaki małym statkom.

Wreszcie 23. I. 39 r. osiągnięto Suez. Wagner pojechał do Kairu złożyć wizytę P. Ministrowi R. P. Przyjęty był tam serdecznie, prasa rozpisała się o rejsie, spotkał też grono Polaków, którzy odwiedzili go potem w Suezie.

Poselstwo ułatwiło przejazd przez kanał, którym „Zjawa III" wpłynęła na wody m. Śródziemnego, cumując w Port Said.



W cieśninie sundajskiej.

*) Patrz numer poprzedni „Żeglarza".

Pogoda w tym okresie na Morzu Śródziemnym uniemożliwia prawie zupełnie żeglugę, to też postój przeciągnął się do marca. W marcu pomimo sztormów próbował Wagner płynąć dalej, ale wydarzyła się awaria grotmasztu, który od początku był za ciężki i przez to zbyt silnie pracował na fali. Powrócił więc do Port Saidu z zamiarem wymiany masztu na nowy.

W najbliższym czasie po dokonanych przeróbkach nastąpi odjazd w dalszą drogę.

Inż. A. KONOPKA

KILKA UWAG O HYDROGRAFII

(dokończenie)

KILOMETROWANIE.

W Polsce większe rzeki są pokilometrowane, podobnie jak szosy. Na brzegach rzek są osadzone kamienne lub żelazne słupy kilometrowe z bieżącą liczbą, rozpoczynając od ujścia do drugiej większej rzeki lub od granicy Państwa. Jedynie na Wiśle jako Km 0 przyjęto początek żeglowności, tj. ujście rzeki Przemszy koło Oświęcimia.

Kilometrowanie Warty rozpoczyna się przy jej ujściu do Odry pod Kistrzyniem, a kilometrowanie Noteci przy jej ujściu do Warty pod Gorzowem (Landsberg), a więc po za granicami Polski. Polskie władze wodne zatrzymały ten podział w interesie żeglugi: na Warcie ujście Prosny na Km 350, a na Noteci jeż. Gopło w Km. 280. W ostatnich latach zmniejszono podział, i na Warcie przy ujściu Prosny przyjęto Km 0, licząc do granicy państwa w dół 230 Km, zaś w górę do Działoszyna 289 Km. Na Noteci, górna Noteć od jeziora Gopła w Kruszwicy Km. 0 do kanału bydgoskiego Km 89,4, zaś kanał bydgoski i dolna Noteć posiada kilometrowanie: — przy Wiśle Km. 0, w Drawsku, gdzie Noteć wchodzi całkowicie na obszar Rzeszy niemieckiej Km 179.

W Polsce wszystkie wody żeglowne są skilometrowane, zaś w dzielnicy małopolskiej także wszystkie spławne dopływy Wisły, Dniestru i Prutu. Położenie każdego wodowskazu, każdego mostu, urządzeń brzegowych, tam regulacyjnych, przystani, portów, granic podziału administracyjnego wód oznacza się kilometrem rzeki.

Znając położenie wodowskazu, poziom zera podziału łaty wodowskazowej, stany wody ustalone przez kilka dni, tj. bez zmian, można łatwo obliczyć spad zwierciadła wody na odcinku między wodowskazami. Tak np. na odcinku Zawichost Km 287,6 — Annopol Km 298,4, odległość = 10.8 Km i na odcinku poniżej Warszawy-Modlin Km — 551.5 —Wyszogród Km 586.7. Odległość 35.2 km. — przy stanach wody w lipcu 1932 r. *)

	Zawichost	Annopol
0 wodowskazu:	135.573 n. p. m.	133.439 n. p. m
Stan wody 4-6. VII	+ 1.04	+ 34
Poziom zw. wody	136.613	133.779

Różnica poziomów: 136.613 — 133,779 = 2.834 m.
Długość odcinka jw. 10.8 km.

$$\text{spad} = \frac{2.834}{10.8} = 0.26^0/_{00}$$

Analogicznie oblicza się dla Modlina i Wyszogrodu przy stanie wody d 23—25. VII, z Rocznika Hydrograficznego za r. 1932. Różnica zwierciadła wody która wynosi 6'471 m. co przy odległości wodowskazów

$$35.2 \text{ km daje spad } \frac{6.471}{35.2} = 0'184^0/_{00}.$$

Spad jest jak widać znacznie mniejszy niż na górnym odcinku.

Na rzekach skanalizowanych i na kanałach żeglugowych spad układa się inaczej, jest on skoncentrowany na śluzach, względnie na jazach, a między tymi urządzeniami zwierciadło wody jest zawsze poziome lub prawie poziome.

Od spadku zależy prędkość wody, która występuje jako opór przy ruchu pod wodę. Poznanie spadku pozwoli więc często uniknąć wielu przykrych niespodzianek.

UWAGI KOŃCOWE.

Wybierając się na wycieczkę wodną należy przede wszystkim zebrać informacje o warunkach miejscowych na tych wodach, które zamierza się objechać, a w czasie podróży należy prowadzić dokładny dziennik.

Pożądane są następujące informacje wstępne:

1) Nazwa wody, dorzecza, województwa i władzy wodnej (Państwowe Zarządy Wodne, względnie Zarządy Dróg Wodnych) na całej trasie zamierzonej drogi wodnej.

2) Dojazd drogą lądową lub wodną do początkowego punktu podróży wodą i odjazd z końcowego punktu.

3) Czy droga wodna na trasie jest regulowana czy też dzika, czy jest kilometrowana.

4) Spisać wodowskazy na trasie, oraz mosty, przystanie, porty i schroniska; zorientować się w spadkach.

Szczególnie sumiennie należy prowadzić dziennik podróży, pamiętając, że spostrzeżenia wszystkie dają cenne wskazówki organizacjom sportu wodnego, które wówczas mają możność ułatwić miłośnikom podróży wodnych następne wycieczki, oraz interweniować u odpowiednich czynników w sprawie różnych przeszkód, o usuwanie tych przeszkód, o stałe ulepszanie drogi wodnej.

W dzienniku należy uwidocznić nazwę drogi wodnej i każdego dnia zapisywać odczytywane stany wody na każdym wodowskazie po drodze, notując czas odczytu, dlatego przy każdym wodowskazie należy się bezwarunkowo zatrzymać. Dalej, notować czas przejazdu obok mostów, przystani i portów, (p. 4 informacyj wstępnych), czas i miejsce noclegu z podaniem kilometra, nie zapominając o odczytaniu wodowskazu wieczorem — jeżeli taki wodowskaz znajduje się w pobliżu; ten sam wodowskaz należy odczytać następnego dnia rano, aby wiedzieć, czy woda przybiera, czy też opada. Notować również dobre i złe noclegi.

Na łodzi powinna być zawsze sonda; sondą może być zwykły kij około 1,5—2 m. z podziałem wyraźnym

---

*) Położenie wodowskazów i obserwacje wodowskazowe ogłaszane są stale w „Rocznikach hydrograficznych" Państwowej Służby Hydrograficznej — (Ministerstwo Komunikacji).

przynajmniej po 0,5 m.; co pewien czas dobrze jest mierzyć i notować głębokości w nurcie mniejsze niż 1,0 m., w okrągłych cyfrach np. 0,6 m. 0,8 m., które można łatwo ocenić na podziale sondy co pół metra. Dalej należy zaznaczać także charakterystyczne spostrzeżenia jak np. „prawy brzeg stromy", — „silne zakola", — „powyżej ujścia Białki wyspa zarośnięta drzewami, długa około 200 m. szeroka ponad 50 m", „w Km 87—88 resztki pali po starym moście", „powyżej wsi Drabinianki kilka przymulonych pni (lub kamieni) — uważnie płynąć", „w Km 172 brzeg silnie zerwany, chaty nad samą wodą", „w Km 218 wieś Zawiasy, woda podmywa cmentarz, na stromym brzegu widać kości i resztki starych trumien", i t. p.

Trudno podać szczegółowo, co zapisywać, należy jednak pamiętać, że dzienniczek musi być sumiennie prowadzony. Nawet jeżeli się płynie po wodzie doskonale poznanej, notowanie spostrzeżeń kształci notującego i ułatwia mu lepsze poznawanie różnych zjawisk w przyrodzie.

LUDWIK WALASIK

DOOKOŁA ŚWIATA NA JACHCIE „POLESZUK"

III. Załoga poluje na krokodyle.

Mr. Vialle — to zawodowy myśliwy. W ciągu dziesięciu lat dostarczył pięknym paniom z dalekiej Europy 15.000 krokodylich skórek! Niejedna damska torebka, gdyby mówić umiała.... ale wygarbowany krokodyl milczy. Więc mamy go, pana Vialle, na pokładzie „Poleszuka". Zabrał się z nami w podróż morską 2-go lutego, w cichy zwrotnikowy wieczór.



Załoga jachtu „Poleszuk"

Już o świcie wpłynęliśmy w płytką bagienną deltę rzeki Forrcharia. Fala przypływu poniosła nas w głąb niskiego lądu, wprost fantastycznie porośniętego tropikalną roślinnością.

Po obu brzegach wznoszą się ściany splątanych ze sobą drzew, wysokich, sterczących na parę metrów korzeni, bogatych pióropuszów palm, z których spływają ku wodzie długie, wężowate liany. Miejscami las urywa się nagle ukazując niewielkie pole ryżowe, plantację palm kokosowych, czy oliwkowych, a czasem małą wioskę murzyńską wśród odwiecznych baobabów. Jacht błądzi w plątowisku kanałów, licznych zakrętów i rozlewisk typowej rzeki gwinejskiej; wreszcie po całodziennej żegludze dociera do miejscowości Forrcharia. Oto jest królestwo Mr. Vialle — jego rozległy warsztat pracy. Proponuje nam polowanie. Oczywiście przyjmujemy.

O zmroku wyjeżdżamy. Po obu stronach rzeki rysują się ciemne kontury drzew na tle nieco jaśniejszego nieba, odbijają w gładkiej powierzchni leniwych wód bukiety palm. Firmament skrzy się tysiącami gwiazd.

Mr. Vialle celebruje. Już założył na głowę latarkę elektryczną, nabił strzelbę i skierował swoją motorówkę wzdłuż brzegów. Za chwile w jasnej smudze światła błysnęły dwa rubiny krokodylich oczu.

Podjeżdżamy bliżej. Łódź wdziera się w gęstwinę zarośli. Teraz widać wyraźnie szpiczasty łeb między konarami. Pada strzał. Wielkie cielsko krokodyle zwija się w kilku sprężystych ruchach, całe fontanny wody wyrzuca z siłą ku górze i nagle niknie pod powierzchnią. Dwaj murzyni, jakby tylko na tę chwilę czekali: skaczą w wodę, chwytają bestję za zębate szczęki wiążą, wciągają ją do łodzi, wykręcają łapy i krępują obie pary na grzbiecie. Ogłuszony krokodyl, musi leżeć cierpliwie i czekać, póki nie obedrą go żywcem, gdyż po śmierci skóra straci kolor, no i wartość w oczach pięknych pań z dalekiej Europy, a w konsekwencji cenę, cenę traci. Jedziemy dalej. Znów widać w zaroślach czerwone ślepie, Mr. Vialle strzela, tym razem z odległości zaledwie

dwu metrów. Murzyni jak psy myśliwskie skaczą w wodę, zapadają się po szyję w mulistym dnie, dopadają, krótką chwilę szamocą się z nim, zwierz nie daje się, zarzucają więc na łeb pętle i ciągną do łodzi. Już drugi, związany, uspokojony leży bezwładnie obok towarzysza niedoli. Jest to piękny okaz kajmana, długi na 2,70 mtr., większy od swego poprzednika gawiela, o całe 20 cm. Po chwili w jasnej smudze reflektora, zagrały czerwienią naraz dwie pary oczu. Strzał ze śrutu doprowadza potwora do szału. Rzuca się z brzegu w wodę i ginie pod powierzchnią. Po kilku sekundach wynurza wielki, szpiczasty łeb, chyba tylko po to, by Mr. Vialle mógł poprawić z drugiej lufy — kulą. Krokodyl jest tuż koło łodzi. Miota się na wszystkie strony, opryskuje nas wodą, lecz zręczni murzyni przy pomocy silnych ramion obezwładniają go i rzucają na dno łodzi. To już trzeci. Za chwilę padnie czwarty, piąty...

Zbliża się północ. Zdala widać łunę pożaru nadbrzeżnych zarośli wznieconego przez murzynów w celu przygotowania pogorzeliska pod uprawę. Podjeżdżamy bliżej i w milczeniu przyglądamy się wspaniałemu widokowi.

Nim świt rozjaśnił nocną pomrokę, na dnie łodzi mieliśmy, raczej miał Mr. Vialle 23 sztuki — obfite trofeum jednego tylko „polowania".

Jutro zedrą z nich skórki, posolą, następnie wygarbują i wyślą do Europy. Część z nich pozostanie na Czarnym Lądzie, gdyż i tu niewiasty miłują krokodyla pod postacią bezpiecznej torebki.

Mr. Vialle posiada zdjęcia fotograficzne, bogato ilustrujące jego dziesięcioletni pobyt w Gwinei. Między innymi można obejrzeć odbitkę, przedstawiającą krokodyla z rozciętym brzuchem, a wewnątrz ludzką rękę i poszarpane sieci rybackie. Giną krokodyle z ręki człowieka, ale i niejeden człowiek płaci życiem chwilową nieuwagę, szczególnie kobiety piorące bieliznę w rzece i rybacy. W Nowej Gwinei znajduje śmierć w paszczy krokodyla kilkadziesiąt osób rocznie.

Powracając z Forrcharia, zatrzymaliśmy się w wiosce murzyńskiej Barika, położonej malowniczo na niewielkim wzniesieniu nad brzegiem rzeki w cieniu palm.

Nie zmarnowaliśmy doświadczenia nabytego na naszej wyprawie z Mr. Vialle. Uzbrojeni w rosyjski nagan, elektryczną latarkę i dobre chęci, ruszyliśmy na naszym bączku wzdłuż wybrzeży. Polowaliśmy tak samo jak Mr. Vialle. Krokodyl padał po krokodylu i kto wie, czy nie ustrzelilibyśmy 23 sztuk, gdyby..., nikt nie chciał być murzynem, który skacze do wody, wiąże szczęki i łapy... Właśnie brakowało murzynów, no i bączek nie mógł pomieścić reszty, tych 21 sztuk, które uciekły pod powierzchnię wód rzeki Ferrekaria. Dwa krokodyle, które jakoś udało się umieścić na dnie bączka — posyłamy do Polski.



M. Ancher, pinx: Po powrocie ze Skagen.

H·M ANTONI GREGORKIEWICZ

ZABAWY i GRY w WODZIE

(artykuł dyskusyjny)

WSKAZÓWKI HIGIENICZNE

Zabawy i gry w wodzie powinno się prowadzić tak, aby organizm młodzieży hartować bez narażania go na niebezpieczeństwo przeziębienia lub przemęczenia. W tym celu należy przestrzegać następujących zasad:

1. Najodpowiedniejszy czas do gier wodnych jest od godz. 12 do 13-ej lub od godz. 16-ej do 17-ej.
2. Gry w wodzie należy prowadzić nie wcześniej, jak w dwie godziny po obfitszym posiłku, lub w godzinę po lekkim posiłku.
3. Czas przebywania w wodzie chłodnej o temperaturze poniżej 20°C nie powinien początkowo przekraczać 8 minut, następnie w miarę oswajania się z wodą czas ten stopniowo należy zwiększać do 20 minut. W wodzie cieplejszej powyżej 20°C czas na gry w wodzie wynosi początkowo 10 minut i stopniowo dochodzi do 30 minut.
4. Przy wietrze lub zimnym powietrzu gry w wodzie powinny trwać krócej, niż normalnie, choćby woda była ciepła.
5. Nie wchodzić do wody z ciałem zgrzanym i spoconym, zwłaszcza w dnie upalne, gdy temperatura wody wynosi poniżej 20°C. Należy również strzec się prądów zimnych i cieplejszych, gdyż nagła zmiana temperatury może wpłynąć ujemnie na serce, tymbardziej, że nawet jeziora nie są wolne od prądów zimnych i ciepłych, przepływających naprzemian.
6. Nie wolno w wodzie pozostawać bez ruchu, z wyjątkiem krótkich chwil wypoczynku.
7. Instruktor powinien stale zwracać uwagę na indywidualny wygląd harcerzy. Jeżeli usta i kończyny sinieją, występuje „gęsia skóra" kichanie lub dreszcze, należy natychmiast wyjść z wody i wytrzeć mocno stopy, nogi, ręce i klatkę piersiową.
8. Należy również zwracać baczną uwagę na uszy. Odnosi się to przede wszystkim do tych, którzy cierpią na uszy lub przechodzili zapalenie ucha środkowego. Tacy powinni stale przed wejściem do wody zatykać uszy dobrze natłuszczoną watą. Uszy po wyjściu z wody należy zawsze wycierać do sucha.
9. Po wyjściu z wody należy rozetrzeć ciało wpierw rękoma, później wytrzeć się do sucha aż do zaczerwienienia skóry.
10. Po zakończeniu gier w wodzie można przebywać bez ubrania jedynie przy bardzo ciepłej pogodzie, nigdy podczas wiatru lub w porze wieczornej, a zwłaszcza po zachodzie słońca.
11. Przebywając na słońcu w kostiumie kąpielowym należy pamiętać, aby za pierwszym razem nie pozostawać pod działaniem promieni dłużej jak 10 do 15 minut. Czas przebywania na słońcu można przedłużać dopiero w miarę opalania się skóry. Należy przerwać opalanie, gdy się poczuje lekkie pieczenie skóry, nawet bez zaczerwienienia. Przebywanie na słońcu jest najkorzystniejsze podczas ruchu. Przy silnym promieniowaniu należy pamiętać o zabezpieczeniu głowy przed słońcem.

Zasady bezpieczeństwa.

Podczas zabaw i gier w wodzie należy przestrzegać następujących zasad bezpieczeństwa:

1. Miejsce przeznaczone do gier w wodzie musi być ściśle określone i wytyczone żerdziami, granice zaś oznaczone sznurem.
2. Największa głębokość wytyczonego miejsca na rzekach nie powinna być większa jak 1,10 m., a na wodach stojących 1,20 m.
3. Podczas gier w wodzie musi czuwać straż, składająca się przynajmniej z dwóch harcerzy, dobrze umiejących pływać, których zadaniem jest stała obserwacja bawiących się, a w razie potrzeby niesienie im pomocy. Straż ta powinna mieć w pogotowiu łódź lub kajak oraz koło ratunkowe z linką 20-metrową, a przynajmniej żerdź 5-cio metrową.
4. Przed wejściem do wody należy grupę harcerzy policzyć, po wyjściu zaś sprawdzić stan liczebny.
5. Po sygnale „z wody" natychmiast wszyscy bez wyjątku wychodzą na brzeg.

(d.c.n.)



PROF. DR. WITOLD GĄDZIKIEWICZ

NATURALNE BOGACTWA MORZA

Przedruk z czasopisma „Medycyna" z uzupełnieniami Autora.

Morze zawiera w sobie niezmierne bogactwa, z których człowiek może zgarniać przyrost coroczny bez pomniejszenia kapitału. Kapitałem tym i przyrostem są przede wszystkim ryby. Morze jest pastwiskiem olbrzymim, bo nie dwu wymiarowym, jak na lądzie, lecz 3-ch wymiarowym. Na podstawie ogólnego połowu uzyskuje się rocznie z jednego hektara powierzchni, w morzu otwartym, 30 kg. ryb, w morzach przybrzeżnych do 90 kg. ryb, co w przeliczeniu na wartość pieniężną daje dochodu 15, względnie 45 zł. z hektara. Przy tym trzeba pamiętać, że dotychczas zaledwie $^1/_{10}$ część morza jest eksploatowana przez rybaków (Borowik). Widzimy więc, że dostęp do morza i racjonalna gospodarka rybacka na nim może mieć olbrzymie znaczenie dla aprowizacji ludności całego kraju. Rybactwo morskie ma pod tym względem nie mniej ważne znaczenie niż handel zamorski. Według Borowika rybactwu należy się nawet pierwszeństwo.

Biorąc to pod uwagę, zupełnie zrozumiałym jest, że po odzyskaniu Niepodległości i zakończeniu wojny Rząd Polski w poszukiwaniu środków spożywczych dla nakarmienia swych głodnych obywateli zwrócił także uwagę na morze jako źródło zaopatrzenia. Z tego też powodu twierdzić możemy, że nie było rzeczą przypadku, iż na polskim wybrzeżu najpierw powstała instytucja badawcza o charakterze praktycznym (laboratorium rybackie) a nie wyłącznie naukowym. Chodziło bowiem o to, aby na podstawie specjalnych badań poznać właściwość terenów połowu, warunki życia i wędrówki ryb, słowem wszystko to, co może dać podstawę do racjonalnego i wydajnego gospodarowania bogactwem rybnym na morzu.

Jednak inne ważne zadania polskiej gospodarki nad morzem, mianowicie budowa portu i miasta Gdyni, rozbudowa floty handlowej i wojennej itp. odsunęły sprawy rybactwa na jakiś czas, na plan dalszy, pomimo że polski rynek rybny był i jest jeszcze obecnie przedmiotem exploatacji dostawców zagranicznych. Milionowe dostawy z zagranicy śledzi obciążają do dziś dnia nasz bilans handlowy. To też zupełnie zrozumiałym jest, że w ostatnich latach zaczęto znowu większą uwagę zwracać na rybactwo i energicznie je popierać. Wyraziło się to między innymi, jak wiemy, nawet w budowie specjalnego, dobrze urządzonego portu rybackiego na otwartym morzu w Wielkiej Wsi (Władysławowo).

Prócz tego zaczęto energicznie agitować i popierać rybactwo dalekomorskie, a więc na otwartym Bałtyku, a nawet poza nim, w morzu Północnym. Dawniej bowiem miejscowi rybacy Kaszubi zajmowali się łowieniem ryb jedynie w pobliżu własnych brzegów, stosując wyłącznie „bierne" narzędzia łowu (sieci zastawne, żaki, takle itp.). Rybak nie szukał ryb w morzu, ale raczej wyczekiwał aż one przyjdą do miejsca, gdzie on zastawił sieci. W takich warunkach połowy zależały od przypadku, od przyczyn rządzących wędrówkami ryb. Dziś rybak stosuje sieci - włoki, przeszukuje nimi całą zatokę i goni za rybami (ławicami) w otwartym morzu (Piotrowski). Wobec tego plon połowów obecnie stale wzrasta. Np. wydajność połowu szprotów zwiększyła się w 1936 r. niemal dziesięciokrotnie. Obecnie rozbudowuje się specjalna flota rybacka dostosowana do połowów w dali od polskich brzegów, a nawet poza Bałtykiem. Buduje się w tym celu odpowiednie lugry tj. specjalne statki rybackie na nowej, niedawno uruchomionej specjalnej stoczni w Gdyni. Uruchamia się także duże przetwórnie ryb. Mamy więc tutaj do czynienia z zamianą drobnego przemysłu chałupniczego na wielki przemysł rybacki. Ma to olbrzymie znaczenie także ze względów higienicznych, bo w przemyśle drobnym wymagania higieny nigdy nie mogą być uwzględniane w takim stopniu jak w wielkim przemyśle.

Z rozwojem więc floty dalekomorskiej ilość połowów została wydajnie zwiększona. Największą uwagę przy połowach dalekomorskich zupełnie słusznie zwrócono na śledzie, które już od dawna na ziemiach polskich cieszą się dużym rozpowszechnieniem.

Zauważyć tu trzeba, że 80% zapotrzebowania śledzi pokrywa się przywozem ich z zagranicy, płacąc za nie rocznie przeszło 50 mil. zł. (Borowik 1926). Obecnie wskutek powstania floty dalekomorskiej połowy śledzi przez polskich rybaków stale się zwiększają, a tym samym zapotrzebowanie śledzi z zagranicy znacznie się zmniejszyło. To też w 1935 roku Polska za-

płaciła za sprowadzone śledzie już tylko 16 milionów złotych, w roku 1936 — 19,4 mil., a w zeszłym roku nieco więcej bo 22,4 miliony złotych. Chociaż w ostatnich latach ilość połowów znacznie wzrosła, bo np. w 1936 roku złowiono ogółem przeszło 23.000 ton ryb (w tym w dalekomorskich połowach 5000 ton śledzi), jednak są to wyniki wciąż jeszcze bardzo małe. To też konieczną rzeczą jest dalsze zwiększenie wydajności połowów ryb przez polskich rybaków i racjonalna gospodarka rybna na morzu.

W celu popierania rybactwa polskiego utworzone zostało w 1928 roku stowarzyszenie pod nazwą „Morski Instytut Rybacki", (prezes prof. M. Siedlecki). W ostatnich latach (w tym samym celu) zaczęto wysuwać na porządek dzienny także sprawę współpracy Polski z innymi państwami Bałtyckimi w zakresie badań morskich biologicznych, a specjalnie rybackich.

Problemy, które mogłyby wejść w program tych badań, są następujące (według Boguckiego): 1-o wędrówki ryb użytkowanych na Bałtyku, 2-o badania porównawcze nad fauną i roślinnością planktonową różnych części Morza Bałtyckiego w związku z 3-o badaniami hydrograficznymi nad składem chemicznym wody morskiej, który ulega okresowym zmianom, 4-o współpraca w badaniach zbiorowych nad kierunkiem i siłą prądów, panujących na Bałtyku, 5-o współpraca w ustaleniu środków zapobiegawczych przed wyniszczeniem cenniejszych gatunków ryb użytkowanych.

Badania te są niezbędne także z tego względu, że obecnie wydajność połowów podlega olbrzymim wahaniom.

Weźmy np. połów szprotów:

w 1933	roku	złowiono	ich	5,5	tys. ton
„ 1934	„	„	„	7,5	„ „
„ 1935	„	„	„	10,0	„ „
„ 1936	„	„	„	15,0	„ „
a w 1937	„	„	tylko	2,8	„ „

(według Rocznika Statystycznego Gdyni 1937 — 1938).

Gwałtowne zmniejszenie połowu szprotów i innych ryb „zimowych" na naszym wybrzeżu w ostatnim sezonie zimowym jest dla naszych rybaków niewątpliwie katastrofą. Potwierdza to konieczność prowadzenia odnośnych badań naukowych, zwłaszcza w kierunku badania wędrówek ryb. Metodyka tych badań jest obecnie dość dobrze opracowana. Polega ona na znakowaniu złowionych ryb i ponownym ich wpuszczeniu do morza. Badania te prowadzone są na Stacji biologicznej na Helu. Długoletni pracownik tej Stacji K. Demel objaśnia ostatnią katastrofę zmniejszonych połowów wyłącznie czynnikami klimatycznymi, mianowicie, wyraźną przewagą wiatrów kontynentalnych, wschodnich i południowych, które spowodowały prądy morskie przeszkadzające wprowadzeniu nietylko ławic szprotów, ale i innych ryb morskich na zimowisko do naszej, stosunkowo ciepłej, zatoki Gdańskiej.

Powstanie i rozwój wielkiego przemysłu rybackiego ma, powtarzam, także olbrzymie znaczenie higieniczne, ponieważ, tylko w takim przemyśle mogą być uwzględnione wszystkie wymagania higieniczne. Wymagania te idą w dwóch kierunkach: 1-o prawidłowego przechowywania, konserwowania i przeróbki złowionych ryb, i 2-o ochrony zdrowia rybaków.

Ma to duże znaczenie z tego powodu, że flotyla dalekomorska przebywa zwykle dłuższy czas w morzu w dali od brzegów, zawijając do portów tylko wtedy, gdy połów został ukończony. Jeżeli więc złowione ryby są źle przechowywane lub konserwowane, to łatwo mogą ulec zniszczeniu. Wobec tego muszą być odpowiednio przyprawione, solone lub zamrożone.

Co do ochrony zdrowia rybaków, to pamiętać trzeba, że praca rybaków jest b. ciężka i wyczerpująca; bo trwa często w razie pomyślnego połowu wiele godzin bez przerwy, w zimnej porze roku często podczas niepogody, przyczym do pracy tej dobiera się nietylko rybaków z pośród ludności wybrzeża, ale także i z innych dzielnic kraju, którzy nieraz nieświadomi są trudu i niebezpieczeństwa, jakie im grożą na otwartym morzu. Wobec tego wszystkiego konieczne jest zwrócenie większej uwagi na dobór ludzi i ochronę ich pracy. Ponieważ z flotylą statków rybackich dalekomorskich udają się także statki większe, na których zmagazynowana jest większa ilość zapasowych urządzeń dla całej flotyli, sieci, soli, pożywienia i t. d., a prócz tego przechowuje się większą ilość złowionych ryb, przeto nasuwa się myśl, aby właśnie na jednym z większych statków zorganizować służbę zdrowia w osobie lekarza okrętowego. Jednak praca tego lekarza nosiłaby nieco inny charakter niż na statkach pasażerskich. Ponieważ załogi w flotyli rybackiej jest niezbyt dużo, a rybacy wyruszający na połowy muszą być zupełnie zdrowi, bo chorych nie należy zabierać w morze, przeto z niesieniem pomocy lekarskiej pracy byłoby niewiele. Byłaby to raczej praca dodatkowa. Więcej uwagi lekarz taki musiałby zwrócić na higienę pracy rybaków. Jednak głównym jego zajęciem byłby nadzór nad stanem sanitarnym całej flotyli, a także nad sposobami konserwowania i przechowywania ryb. Musiał by on pilnie obserwować i badać obecnie stosowane sposoby, starać się je ulepszyć, wykonywać na miejscu odpowiednie badania doświadczalne i t. d.

Ale popieranie samego rybactwa, dążenie do ulepszenia i usprawnienia połowów morskich nie wystarcza. W związku bowiem ze zwiększonym plonem tych połowów powstaje sprawa zbytu ryb. Chodzi więc o ich przeróbkę, transport i dostarczenie spożywcom. Sprawa ta nie jest tak prosta, jakby się to na pozór zdawało.

(c. d. n.)

WŁADYSŁAW DRAPELLA

R E G A T Y

(nowela)

— Eight bells!

Kołdra na łóżku stojącym tuż przy oknie wąskiego pokoju poruszyła się.

— Eight bells!

Groźnie zaciśnięta pięść zatrzepotała w powietrzu i znikła.

— Będę zmuszony oblać cię zimną wodą, mój drogi!

Nad kołdrą ukazały się oczy duże i senne koloru morza.

— Wstawaj!

— Drzesz gębę od samego świtu. Nie spóźnimy się, nie bój się, wszystko w porządku na naszej „Meduzie". Pozwól mi jeszcze na pięć minut, na cztery, Stef!

— Jesteś obrzydliwym śpiochem, Jacku — mówi Stef do przyjaciela, który już zdążył skryć się pod kołdrą i zasnąć.

— — — — — — — — —

Szli spiesznie brzegiem morza, owinięci szczelnie w nieprzemakalne płaszcze. Pogoda była okropna. Zwały ociężałych, — szarych chmur, gnanych wiatrem, zakryły świat. Zamknęły go w przestrzeń małą, ciasną, bezkolorową, jednostajną. Fale rozbiegane, strojne w grzywy pieniste, szeleszczące — wabiły ich ku głębi. Śmiech, wołanie szło od tych fal prących na betonową zaporę. Może... Smętek po nich gnał, rozpaczliwie na oślep, w gonitwie, nucąc na gęślach pieśń nad pieśnie? ...Dziwny duch, — pan niewidzialny — król nieznany, samotny; strącony z tronu... król — ślepiec.

Stef nachyla się do ucha przyjacielowi i szepcze:

— Słyszysz jak łka?

Jacek potrząsa głową przecząco.

— Wiatr.

Stef uśmiecha się.

— Smętek przeszedł obok nas. Nie słyszałeś, ale ja go słyszałem, jak przesunął się tuż... tuż. Widziałem. Samym brzegiem szedł, i gęślę trzymał. Łzy miał w oczach. Słyszysz? — — — Gra...

Duże, ciemno-zielone oczy patrzą na niego tkliwie.

— Chodź, spóźnimy się — mówi szybko, ciągnąc Stefa za rękaw. — Jesteś niepoprawnym marzycielem i powinienem cię pchnąć do wody. Ranna kąpiel działa zawsze orzeźwiająco na umysł.

Stef przeciera ręką mokre od deszczu czoło. Nie mówi już nic. Idzie szybko, tak szybko, że Jacek, niższy od niego o stopę pozostaje w tyle.

— Warjat — mruczy.

Dopiero przy stacji meteorologicznej dogonił przyjaciela.

— Ciężko będzie — mówi Stef patrząc na mapę. — Chodźmy. Już czas. Mogliby nas z listy skreślić za niepunktualność i pan Wolski pękłby z radości — dodaje po chwili uśmiechając się dziwnie.

Po załatwieniu ostatnich formalności wsiedli do bąka udając się na pokład ich ukochanej „Meduzy". O siódmej byli gotowi i, gdy motorówka sędziowska przepływała w pobliżu, podnieśli „P" na znak, że czekają startu.

Stary sędzia uśmiechnął się do nich.

— Gotowe?

— Gotowe! — odpowiedzieli.

— Gotowe! — usłyszeli równocześnie kobiecy głos na stojącej obok „Melody".

Stef odwrócił się gwałtownie, napotykając wpatrzone w siebie śliczne oczy młodej kobiety. Znał kuzynkę Wolskiego, przesłał jej więc pozdrowienie ręką. Na rozmowę nie było czasu.

— Grot staw! — rzucił ostro.

— Yes! Grot staw! — powtórzył Jacek, zamaszyście ciągnąc za pik-fał.

A po chwili:

— Fok staw!

Szybkie ruchy rąk — i mały żagiel zatrzepotał na wietrze.

— Nie refujesz?

— Nie — odrzekł oschle, biorąc za rumpel, Jacek odbił lekko dziób jachtu od boi.

Olbrzymia 60-cio metrowa płaszczyzna żagla wielkiego zatrzepotała kapryśnie po raz ostatni, zmarszczyła swą wielką gębę w uśmiechu niemym, a radosnym i chwyciła wiatr, podrywając zgrabny jacht do szybkiego biegu.

Krążyli po basenie, czekając sygnału do startu.

— Rób zwrot! — krzyknął nagle Jacek.

Stef zmarszczył swoje krzaczaste brwi. Chciał coś odpowiedzieć, ale wstrzymał się, skręcając ster i półzwrotem przechodząc tuż koło burty bielutkiej „Melody".

— „Dobrego wiatru!" — krzyknął opartej o wanty Al.

Zarumieniła się gwałtownie. I jemu zatłukło nagle w piersiach serce, ostro, boleśnie.

— Dobrego! — usłyszał.

Patrzyła za oddalającym się. Wargi cudownie zakreślone, czerwone, śmiały się do niego, oczy śledziły każdy ruch zgrabnej postaci. A serce...

Strzał!

— No, Al! — usłyszała gniewny głos kuzyna — zasłaniasz mi linję startu. Wejdź do kajuty, albo siadaj przy szkotach. No! prędzej! A nie gap się na „Meduzę" i nie wzdychaj, bo cię za burtę wyrzucę.

— Wolno mi... — zaczęła nieśmiało.

— Nie wolno! — ryknął zdzierając gwałtownie ster.

„Melody" zawróciła prawie na miejscu i szybko zaczęła się zbliżać do linji startu. Tuż za nią szła „Meduza", prawie tykając fal ciężkim bomem. Fale rozbite dziobem na mgłę tworzyły ruchliwe skrzydła zasłaniając dwóch naszych przyjaciół zajętych wciąganiem kliwra.

— Doganiają — szepnął Wolskiemu sąsiad od prawych szkotów.

Kretynia twarz właściciela „Melody" pokryła się siecią zmarszczek, ruchliwych, drgających.

— Nie dopłynie do Rönne — rzekł cicho.

Strzał!

Prawie jednocześnie bukszpryty obu jachtów przecięły linię startową rozpoczynając regaty.

— — — — — — — — —

Dopiero w południe zeszła Al pod pokład, zabierając się do przygotowania posiłku załodze. Nie szło jej jednak. Zamyślała się często. Duże niebieskie, jak nasycony błękit oczy, obiegały małą ruchomą przestrzeń i znagła zasnuwały się mgłą, to znowu rozświetlone blaskami dziwnymi płonęły silnie, niczem gwiazdy duże, lśniące wysoko. Wtem ruch na pokładzie i śmiechy załogi zwróciły jej uwagę. Przetarła rozpaloną dłonią czoło i spojrzała w iluminator.

Wielki żagiel „Meduzy" był rozdarty od góry do dołu.

Siadła ociężale. W głowie czuła pulsującą szybko krew.

Oczy bezmyślnie patrzyły przed siebie.

— Mój... biedny... — szeptała — mój... kochany...

Do kajuty wszedł Wolski. Wolno zbliżył się do niej. Jego głęboko osadzone oczy badały ją z uporem.

— Widziałaś?

Skinęła głową. Chciała wyjść na pokład, ale chwycił ją brutalnie za ramiona i przyciągnął do siebie.

— Puść!

— — — — — — — — —

— Grot! Grot! — usłyszał Stef rozpaczliwe wołanie przyjaciela. Wybiegł na pokład i zaklął jak matros. Szybko spuścili żagiel i zaczęli zakładać nowy. Po godzinie pracy byli mokrzy od potu, ale pełni nadziei, że uda im się odrobić stracony czas. Zauważyli z radością, że wiatr zmienił trochę kierunek, mogli więc przeciąć lekko rozwarty kąt zakreślony przez płynące jachty.

— Przyjdziemy ostatni mruczy Jacek, — mrugając nerwowo powiekami.

Stef milczy. Usta zaciśnięte, zgniecione w wąską linję marszczą mu młodą twarz, oczy zwężone badają krótki horyzont i sylwetki jachtów.

— Silnie refują — mówi Jacek patrząc przez lornetkę.

Podnieśli latacz.

Wiatr wzmógł się. Fale przelewały im się przez pokład z szumem i brawurą pijanych marynarzy. To rosły nagle, to zapadały się, to dźwigały jacht na barach swoich, to zalewały go strumieniami zimnej, bulgocącej, gęstej wody — i uciekały szybko, w popłochu — przepadając w brudnej, rozklekotanej, ruchliwej topieli. Ciemniało szybko. Ciężkie chmurzyska szły nad głębią, przystawały nad nią w trudzie, w rozpaczy, jak anioły - wygnańce, po świecie losami gnane zmiennymi bez wytchnienia ni spoczynku. Przystawały znękane i trwały tak chwilę o zawisłych ramionach i głowach na piersi spuszczonych — szatach zmiętych, śmierdzących, poszarpanych i szły dalej... Długie ich skrzydła tykały wody czarnej, gadatliwej. Oczy zagasłe, nieżywe, oczy - nie - oczy, wpatrywały się w przestrzeń potrzaskaną i szalejącą.

Wiatr.

W drogę!... w drogę!... Smutne duchy... błędne... przeklęte.

— Topsel! — drze się Stef.

Jacek patrzy na niego z przerażeniem.

— Zwarjowałeś?!

— Nie filozofuj! Szybko!

Jacek nie rusza się z miejsca.

— Nie złość mnie, słyszysz? Musimy dojść. Gotowym dzisiaj na wszystko.

— Oszalał — mruknął Jacek i zszedł pod pokład.

Wiatr zcichł trochę, przystanął na moment zdyszany, zamyślił się, zagapił. Skorzystali z krótkiej chwili, by jeszcze powiększyć płaszczyznę żagli. Biedny jacht trzeszczał cały w spojeniach, każda klepka drżała konwulsyjnie. Maszt giął się, grożąc każdej chwili upadkiem. Szkwały następujące raptownie targały linami, wydzierały je z rąk, gwizdały przeciągle w wantach, chichotały w górze, tarmosząc banderę. Dwaj przyjaciele byli mokrzy do nitki. Fale zalewały ich, zdarte z czubów przez wicher strugi drobnych kropelek siekły po twarzach.

Jacek siedział przy szkotach i trząsł się cały. Takiej szalonej jazdy nie widział jeszcze. Zdawało mu się chwilami, że jakiś duch, może Smętek, obłąkany, kapryśny duch — usiadł przy sterze, by ich na zatracenie prowadzić.

— Słyszysz? — mówi nagle Stef — słyszysz — jak gra...?

Jacek milczy, boi się przemówić. Tylko od czasu do czasu z pod trzepoczących się nerwowo rzęs, rzuca krótkie, badawcze spojrzenia na przyjaciela.

— Światła! — słyszy stłumiony głos.

Zapalił pozycyjne latarnie, poumieszczał je z trudem, mocując silnie i wrócił na miejsce.

— Róg! — podrywa go na nogi nowy rozkaz.

Znika pod pokładem. Nim zdołał dosięgnąć podłogi nagły przechył jachtu zwala go z nóg. Nie czuje bólu w rozciętej skroni. Wybiega na pokład.

— Co to?! — krzyczy.

— Minęliśmy „Grację"!

— Doganiamy!

Łapie róg i dmie co mocy w płucach. Raz, drugi. Po chwili znowu dwa razy.

Po lewej burcie mignął im żagiel — jeden, po kwadransie drugi, trzeci — — i z prawej ukazują się zamazane sylwetki i światełka.

Czerwone....

Zielone....

Z dali dobiega ryk boi. Przez gęste zwały chmur z trudem przedziera się światło latarni helskiej.

— Widziałeś „Melody"? — pyta Stef.

Jacek przeczy głową.

Gnają. Nie widzą, że w topslu pokazują się szpary i dwa segarsy pęknięte zwisają bezradnie. Światło latarni coraz bliżej. Już widać zielone, migotliwe drganie nabieżnika.

— Wygrali — myśli Stef i zwalnia prostując jacht.

— „Melody"! „Melody"! — krzyczy nagle Jacek. — Na kursie!

Stef prostuje się. Zdziera ster, wybiera grot.

— Prawe wybierz!

Topsel rozleciał się w szmaty.

Gnają!

„Melody" rośnie w oczach.

— Wybierz!

— Yes, wybierz — powtarza Jacek i uśmiecha się radośnie.

Mijają idącą na silnie zrefowanych żaglach „Temidę".

„Melody" tuż... tuż... Już widać barczystą sylwetkę Wolskiego u steru i leżącą na krawędzi burty Al, a dalej głowy załogi.

— „Meduza"! — słyszą radosny okrzyk Al i przekleństwa załogi.

Zbliżają się.

Jeszcze osiem... siedem stóp.

Światło nabieżnika coraz bliżej...

Sześć stóp... pięć...

— Wybierz!!

Jacek łapie za liny i ciągnie co sił.

— Wybierz!!

— Nie mogę! — krzyczy zrozpaczony.

Cztery stopy...

Bukszpryt „Meduzy" dosięgnął dziobu „Melody". Jacek zaczyna coś wykrzykiwać i wymachiwać rękami. Stef nie patrzy na Al, pilnuje jachtu.

Nagle krzyk Al i Jacka zmuszają go do odwrócenia głowy.

— Pchnął ją! — drze się Jacek. — Tam — znikła!

— Zwrot! — usłyszał opanowany głos Stefa.

Zluzował.

Poziome drzewce bukszprytu zatoczyło łuk, żagle zwisły raptownie. Przed oczami Jacka zamajaczył nagle falochron. Nie zdążył krzyknąć. Rozległ się trzask pękającego kadłuba. Spadający gafel rozciął mu głowę. Miał jeszcze tyle siły by się obejrzeć. Stefa nie było już na pokładzie.

Jacht tonął.

— — — — — — — — —

„Melody" pierwsza przybiła do molo, wygrywając bieg na pierwszym odcinku.

W dwa dni potem kuter rybacki wyłowił z morza dwa ciała.

— — — — — — — — —

Na niskim wzniesieniu, pod rosochatą sosną paralityczką, u jej stóp, wśród niezliczonych odnóg jej korzeni, pod drzewem smutnym, nakształt cierpienia zgiętym, nucącym tajemnicze, dziwaczne, niezrozumiałe pieśni o Smętku-ślepcu, leżeli snem wiecznym...

Al i Stef.

Nie odwiedzał ich nikt. Czasem tylko na mogile zjawiała się postać pokurczona, jednooka — i długo siedziała cicho gawędząc z murawą zieloną, z ciemnymi szpilkami sosny chorej, z wiatrem chodzącym tam i sam — po wydmach prastarych, z morzem wiekuiście rozbieganym, niedalekim. To znów przypadała do murawy grobowej i zakrzywionymi palcami darła darń, to ucho do niej przykładała i szeptała coś głosem łzawym z głębi ciała wyrwanym, pełnym krwi... Słuchała pieśni starej sosny i szumu morza... i głosów co się nad tą ziemią słały — jak mgła...

A gdy światło zapalało się na szczycie latarni podnosiła się z jękiem z mogiły i ociężale wlokła przed siebie po piaskach... mrucząca, rozgadana...

Oko duże, ciemno-zielone jak woda morska, patrzyło obłąkanie przed siebie. Przystawała czasem nad wodą, uśmiechała się do fal, wiatru, chmur i szeptała:

— Smętek przeszedł obok nas. Nie słyszałeś... Ale ja go słyszałem — jak przesunął się tuż, tuż... gęśle trzymał... łzy miał w oczach. Słyszysz? Gra...

TADEUSZ PIOTROWSKI

AWARIA WIELKA

Referat wygłoszony w Towarzystwie Marynistycznym dnia 9 marca 1939 roku.

Awaria (od arabskiego swowa *awar* — szkoda) w najszerszym pojęciu oznacza każdego rodzaju szkodę, wyrządzoną statkowi lub ładunkowi wskutek jakiegokolwiek wypadku. Rozróżnia się awarię wielką czyli wspólną (avarie grosse, avarie commune) i awarię poszczególną (avarie particulière). Awaria wspólna oznacza szkodę wywołaną przez dobrowolny zabieg (acte d'avarie commune) mający na celu ratowanie statku i ładunku w niebezpieczeństwie.

Jako instytucję prawną spotykamy ją już w starożytnym Rzymie w prawie Lex Rhodia de iactu (Digesta, XIV, 2).

Prawo to wypowiadało zasadę, że jeżeli statek i ładunek zagrożone są wspólnym niebezpieczeństwem na morzu i kierownik statku zmuszony jest dla ratowania statku i ładunku wrzucić niektóre przedmioty w morze, to wszyscy, którzy są zagrożeni w swym majątku, ponoszą ofiary wspólne. Tak jak Lex Rhodia de iactu opierała się na idei wspólności ryzyka i odpowiedzialności przy ofiarach, ponoszonych w celu ratowania statku i ładunku w niebezpieczeństwie, tak i dzisiejsze ustawodawstwa morskie taką wspólność ustawową uznają.

Wspólne pokrywanie przez uczestników wyprawy ofiar poniesionych w niebezpieczeństwie uzasadnia się tym, że nikt nie może się niesłusznie wzbogacać na koszt drugiego.

W miarę rozwoju międzynarodowej żeglugi handlowej odczuwano coraz bardziej potrzebę stworzenia jednolitych zasad, odnoszących się do instytucji awarii wspólnej. W wyniku starań International Law Association w Londynie opracowano na kongresie w Yorku w 1864 r. a później na kongresie w Antwerpii w 1877 roku 18 reguł pod nazwą York Antwerpia Rules, które uległy w roku 1890 rewizji w Liverpoolu, a w 1924 r. w Stokholmie i zwyczajowo umieszczane są jako warunki umowne w czarterpartiach, konosamentach i polisach. Po tym krótkim wstępie historycznym, przechodząc do omówienia szczegółowego awarii wielkiej będę przytaczał paragrafy, kodeksu handlowego niemieckiego (K h n) bo na nim wyłącznie się oparłem, a to z tego względu, że w dziedzinie morskiej żeglugi handlowej stosowane jest u nas prawo zawarte w IV księdze niemieckiego kodeksu handlowego z 10/V 1897 r. Obowiązuje ono w Gdyni i w Gdańsku, co wpływa nader korzystnie na współpracę obu portów w dziedzinie polskiego handlu zagranicznego.

Pojęciem awarii wspólnej według K h n (§ 700) obejmuje się wszelkie szkody wyrządzone statkowi lub ładunkowi lub obu tym przedmiotom przez umyślne nadzwyczajne działanie kapitana lub innych osób na jego rozkaz, w celu wyratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa.

Wszelkie zaś szkody i koszty wyrządzone statkowi lub ładunkowi wbrew woli interesowanych wskutek wypadku, stanowią awarię poszczególną czyli partykularną. Podczas, gdy awarię wspólną ponoszą statek, fracht, ładunek, awarię poszczególną ponosi każda poszczególna osoba, dotknięta awarią.

W przypadku winy kapitana lub innych członków załogi odpowiada armator za wywołane przez nich niebezpieczeństwo jak gdyby sam niebezpieczeństwo wywołał, jednakże nie osobiście, lecz tylko statkiem i frachtem (§§ 702 ust. 3. 485, 486 ust. 1. pkt. 3 Khn). Warunkiem rozłożenia szkód na statek, fracht i ładunek według zasad awarii wspólnej jest, aby statek i ładunki na statku zostały w całości albo w części wyratowane, przy czym wyratowanie niekoniecznie musi nastąpić dzięki zabiegowi awaryjnemu. Może zachodzić inna przyczyna wyratowania (§ 703 Khn).

Ustawa w paragrafie 706, podaje niektóre rodzaje uszkodzeń i strat, które stanowią awarię wspólną a mianowicie:

Wrzucenie w morze towarów, części okrętu, sprzętu okrętowego, porzucenie lub usunięcie masztów, lin, żagli, kotwic, łańcuchów kotwicznych oraz wynikłe stąd dla statku lub ładunku dalsze szkody i straty.

Wyładowanie całości lub części ładunku ze statku na lichtugi w celu odciążenia statku jak również ładowanie ładunku z powrotem na statek.

Wepchnięcie statku na mieliznę, jeżeli nastąpi w celu uniknięcia zatonięcia lub też zajęcia przez państwo wojujące lub piratów, jak również zepchnięcie statku z mielizny. W razie przypadkowego — nieumyślnego osadzenia statku na mieliźnie, szkody stąd wynikłe nie stanowią awarii wspólnej — natomiast należą do niej koszty poniesione w związku z zepchnięciem statku z mielizny.

Zawinięcie z konieczności do portu schronienia w celu wyratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa, szczególnie w celu dokonania niezbędnej naprawy uszkodzeń, których statek doznał podczas podróży. W tym przypadku zalicza się do awarii wspólnej koszty zawinięcia i wyjścia statku z portu schronienia, koszty pobytu statku w porcie, płace, utrzymanie oraz koszty umieszczenia załogi na lądzie podczas pobytu, koszty koniecznego wyładowania i przechowania ładunku na lądzie oraz ponownego ładowania.

Obrona statku przed nieprzyjacielem lub piratami.

Wykupienie statku i ładunku w razie zatrzymania statku przez nieprzyjaciela lub piratów.

Wszelkie straty i koszty, poniesione dla uzyskania pieniędzy, potrzebnych podczas podróży jak n.p. sprzedaż sprzętu okrętowego lub ładunku podczas podróży w celu uzyskania pieniędzy potrzebnych na wydatki w związku z awarią wspólną.

Z istoty awarii wspólnej jako wspólnej ofiary, ponoszonej przez osoby zainteresowane w podróży, wynika, że odpowiadają one wspólnie **za całą szkodę awaryjną** — ale każda odpowiada tylko swym przedmiotem, który był narażony na niebezpieczeeństwo. Ich odpowiedzialność nie jest zatem osobista lecz rzeczowa, ograniczona do ich przedmiotów (726 Khn). W myśl tej zasady za ogólną szkodę awaryjną odpowiadają: armator tylko swoim majątkiem morskim t. j. statkiem — wraz z przynależnościami i frachtem, a właściciele ładunku tylko swoim ładunkiem.

Całą szkodę awaryjną rozdziela się na statek, fracht i ładunek i to w stosunku do ich wartości (716 Khn).

Statek wraz z przynależnościami swemi odpowiada według Khn:

1) Swą wartością, którą posiada w końcu podróży w chwili wyładowania, przyczem odlicza się od tej wartości — wartość napraw i uzupełnień w materiale, dokonanych dla statku po wydarzeniu się awarii.

2) Wartością wynagrodzenia, należnego za rzeczywistą szkodę, wyrządzoną statkowi i jego przynależnościom wskutek awarii (717 Khn).

(d. n.)

CHCESZ
ZYSKAĆ
DOSTAWY
DLA
HARCERSKIEGO
OŚRODKA
MORSKIEGO?
ogłaszaj
się
w
„ŻEGLARZU"!

ST. WARNIA

LĄD I MORZE

(c. d.) 4)

Po obiedzie, niezrażeni silnym wiatrem, który zerwał się niewiadomo skąd, przeszliśmy na czarną kawę na werandę. Ten wiatr właśnie nasunął panu Liniewiczowi wspomnienie z czasu jego pobytu w Estonii, w szkole morskiej.

— Zbudziłem się — zaczął opowiadać — gdy szary świt wciskał się do małej izby przez okienko, do połowy zawalone śniegiem. Znacie, państwo, zimę w Estonii? W izbie cieplutko, a jeszcze cieplej pod grubą pierzyną, szczególnie wtedy gdy na świecie hula zamieć. Przeciągnąłem się rozkosznie, aż w stawach zatrzeszczało.

Nagle do izby wpada bez pukania Erika, córka rybaka, naszego gospodarza. Czerwona, zdyszana, w jej oczach maluje się przerażenie, coś mówi pośpiesznie. W pierwszej chwili nic nie mogę zrozumieć.

— Co, czego chcesz? — pytam.

— Na krze!

— Kto na krze?

— Sztorm!

— Jaki sztorm?

Mój kolega budzi się i pyta ze złością: —

— Co ona gada? — Czego ona chce?

Z bezładnego gadania zrozumieliśmy wreszcie, że mamy iść na pomoc. No, jak trzeba, to trzeba. Doszczętnie ściągnięci z księżyca na padoł ziemski ubieramy się pospiesznie.

Już od progu chwyciła nas w objęcia zawierucha, szarpała, tarmosiła, rzucała w oczy ostrym igliwiem ni to lodu, ni śniegu.

Pan, widzę, nie wierzysz, że wicher żyje, że walczy z nami? Boś go pan nie widział, nie słyszał, nie brałeś się z nim za bary, na to trzeba być marynarzem, trzeba wedrzeć się w jego królestwo, gdzie hula sobie swobodnie bez przeszkód, gdzie mu ni las, ni góra na drodze nie stanie!

Wtedy go czułem. Wciskał się za kołnierz, za rękawy, oślepiał, zasłaniał horyzont, kneblował usta.

On to, rozumiesz pan, do kroćset czartów, oszukał rybaków. Zaczaił się i tylko czekał póki nie wejdą na lód i nie rozpoczną połowów. Wtedy przypędził z Westu olbrzymią falę, połamał krę na drobny mak i odciął im drogę na ląd. On jest chytry, przemyślny, umie zgotować zasadzkę.

Na brzegu jedna tragedia, a tam na morzu druga.

Stoją baby i dzieci i starcy i patrzą jak zaklęci na morze, zarzucone krą niby kożuchem, który chwieje się, zgrzyta, a o kilkadziesiąt sążni grupa rybaków robi nadludzkie wysiłki, żeby przedostać się na ląd. Wszystko na darmo.

To widzę ich, to znów giną mi z oczu przesłonięci tumanem rozpędzonego śniegu, machają rękami, wołają ratunku, ale sztorm porywa słowa i rozdziera je na strzępy wśród wycia, huku, zgrzytów i świstu. A te baby, te dzieciaki... Skomlały, błagały o ratunek dla swych mężów i ojców. Na strądzie leżało ze 20 łodzi. Cóż po łodziach? Bo to możliwe dostać się nimi do rybaków? Idjotyczna myśl. Podchodzi do nas starucha, okutana chustą, pomarszczona, zsiniała z zimna, ledwie że jej wicher nie zdmuchnie.

— Panowie kadeci, panowie szturmani, wy mądrzy ludzie, wy chyba wiecie co robić. Tam moich dwuch synków, moja radość, moje szczęście, moje... — zaszlochała przejmująco. Otoczyła nas ta szara babska gromada. — Pan Liniewicz poruszył się na krześle i uchwycił oburącz głowę. — Wydało mi się, że jestem staruchą — mówił zcicha — i że za chwilę kra trzaśnie pod stopami moich dwóch synków, i połknie ich morze.

Staliśmy, a raczej posuwaliśmy się zwolna, popychani wiatrem równolegle do płynącego lodu i wciąż patrzyliśmy na kilkanaście sylwetek ludzi, którzy za chwilę przestaną żyć. Jak tu dać im pomoc, skoro ledwie trzymamy się na nogach.

Na jakie 5 minut przycichło zlekka. Wtedy ujrzeliśmy o milę bryg forsujący wśród skał

i wysepek, właśnie zmieniał hals. Spojrzałem koledze w oczy, zrozumieliśmy się aż nadto dobrze. Tyle żagli w taki sztorm! Nad okrętem zawisło nieszczęście. Wylawiruje pod wiatr, nie wylawiruje? Ale tamci na brygu mają swojego kapitana i pokład pod nogami, a ci z naszej osady i nasz gospodarz, a ojciec Eryki, tylko rozbełtaną krę... Dziewczyna uczepiła się rękawa kolegi i jęczy.

Sztorm przycichł, by po chwili rzucić się na ludzi z jeszcze większą furią, z siłą wprost niewiarygodną.

Wtedy właśnie mój kolega wpadł na genialną myśl,

— „Desek, ile macie, żywo baby, potrzeba mi desek, długich desek... Dzieciaki po drut, po sznury, liny, żywo, już!"

Żadna z kobiet nie pytała dlaczego. Wykonały rozkaz.

Widziałem, jak rozsypana wachlarzem gromada przepadła w tumanach śniegu. Miałem wrażenie, że zamieć ich wchłonęła i już nie wrócą.

Wróciły, jakże szybko. Dwoje sań naładowanych piramidami desek podjechało pod sam brzeg.

Zabraliśmy się wszyscy do roboty.

Rudolf, mój kolega rzucił długą deskę na pierwszą krę, wszedł ostrożnie, bo chwiała się niemożliwie. Wrócił. Myślałem, że zawahał się, że ujrzał przed sobą niebezpieczeństwo. Gdzie tam. Prosił o prymkę. Musi żuć prymkę, wtedy nie ustąpi wichurze i fali. Znów spróbował deski. Wziął na plecy drugą, rzucił przed siebie... potem trzecią... Wszystkie wiązał drutem, sznurami. Ja za nim poszedłem i podawałem deski i wiązania poprawiałem.

Gdy już zawędrowaliśmy ze trzydzieści sążni od brzegu, byliśmy mokrzy do pasa, bo i Rudolf chlupnął ze dwa razy w szczelinę lodową i mnie się przydarzyło pośliznąć. Ale nie czuliśmy ni wichru, ni zimna, ni jego straszliwej siły. Na lądzie wprost nie mogliśmy ustać, tymczasem na rozkołysanym wąskim pomoście, na skrawkach obślizłej kry staliśmy mocno, i z raz zdobytej pozycji nie ustąpiliśmy ni cala. Koronkowa robota. Do dziś dnia na jej wspomnienie odczuwam przypływ krwi do serca.

A wiesz pan, była chwila, że Rudolf zwątpił w swoje siły? Pośliznął się i w czasie padania na lód, śmieszna rzecz, połknął prymkę. Zzieleniał z wrażenia. Dusił się chłopisko, gdy wolno wędrowała przez przełyk do żołądka.

Musiałem mu dać drugą porcję.

I doszliśmy. Wszystkich przeprowadziliśmy na ląd całych i zdrowych, a jednego, który sobie nogę zwichnął, Rudolf przeniósł na własnych plecach po tym rozkołysanym pomoście z desek.

(C. d. n.)

DZIAŁ URZĘDOWY

SPIS JEDNOSTEK WODNYCH.

I. Chorągiew Białostocka.

Pilot Chorągwi: hm. Pietraszewski Gabryel, sternik j. ż. m.

1. Grajewo, W.D.H., Gimnazjum, dh. H. Misiewicz,
2. Grajewo, W.K.St. Harc., ul. Cele 17, dh F. Goliczewski,
3. Grodno, 1. W.D.S., Gimnazjum, ul. Akademicka 10, dh. T. Jacek,
4. Łapy, W. Z. przy D.H., ul. Bagno 14, dh. H. Moszczyński,
5. Łomża, 9.W.D.H., Gimnazjum Kupieckie, ul. Dreszera 10. dh. E. Bednowski,
6. Łomża, 1.W.D.H., Gimnazjum, ul. Bernatowicza 6, dh. J. Borkowski,
7. Suwałki, 1.W.D.S., Gimnazjum. dh. A. Sulikowski.

II. Chorągiew Gdańska.

Pilot Chorągwi: Prechitko Tadeusz, instruktor — kapitan j. ż. m.

1. Gdańsk, 1. Morska D. H., Gimnazjum, ul. Am. weissen Turm 1, dh. E. Strzelecki,
2. Gdańsk, Lotniczo-Morski K. St. Harc., Heeresanger 11, dh. T. Prabucki,
3. Nowy Port, W.Z. Samodz., Hindersinstrasse 2, dh. E. Reyman,
4. Sopoty, W.D.H., ul. Pfeferstadt 75, dh. B. Sojecki.

III. Chorągiew Kielecka.

Pilota Chorągwi nie ma.

1. Kielce, W.Z. przy D.H. Gimnazjum im. St. Kostki, dh M. Naprawca,
2. Kielce, W.Z. przy D.H. Szkoła Powsz. Nr. 9, dh T. Kołodziej,
3. Kielce, W.Z. przy D.H., ul. Karczówkowska 21, dh W. Sieprawski,
4. Pińczów, W.Z. przy D.H. ul. Kazimierza, dh. S. Kita.

IV. Chorągiew Krakowska.

Pilot Chorągwi: phm Boguszewski Stanisław.

1. Bochnia, W.Z. Samodz., ul. Sądecka 20, dh. Z. Sosnowski,
2. Kraków, 1. W.D.S., Państw. Szkoła Przemysłowa, Al. Mickiewicza 5, dh M. Mayer,
3. Mościce k/Tarnowa, W.D.H. Fabryka, dh W. Mucha,
4. Oświęcim 2., W.Z. przy D.H., Brzezinka, dh. M. Murzyn,
5. Tarnobrzeg, W.D.H., Gimnazjum Państw, dh. S. Jasiński.
6. Tarnów, W.K. St. Harc., Kolonia Kolejowa 10, dh. K. Mojger,
7. Tarnów, W.Z. przy D.H., Sanguszków 10, dh. S. Adwent.

V. Chorągiew Lubelska.

Pilot Chorągwi: phm. Piątkowski Henryk, żegl. morski.

1. Biała Podlaska, W.D.H., Gimnazjum, dh T. Miller,
2. Irena-Dęblin, 4. W.D.H., Szkoła Powszechna Nr. 1, dh. E. Kotyza,
3. Lublin, 4. W.D.S. ul. Ogrodowa 14, dh. M. Olejarnik.
4. Międzyrzec Podlaski, 3. W.D.H., Gimnazjum Kupieckie, dh. E. Szostakiewicz,

5. Puławy, 1 .W.D.H., Gimnazjum, dh M. Dębowski,
6. Puławy, W.D.S., Komenda Hufca, dh. B. Jasiuk.

VI. Chorągiew Lwowska.

Pilot Chorągwi: phm Mikosza Witold.

1. Czortków, W.Z. przy D.H., Gimnazjum, dh. J. Zachemba,
2. Jarosław, 3.W.D.S. Gimnazjum, dh Z. Nosek,
3. Lwów, 32 W.D.S., ul. Gryczana 13, dh. K. Mosior,
4. Lwów, 34.W.D.S., ul. Kątrzyńskiego 35/7, dh. G. Burtau,
5. Lwów, W.Z. przy D.H., Kopernika 14, dh. B. Stankiewicz,
6. Przemyśl, 1.W.D.S., ul. Władycze 12, dh. W. Cyganek,
7. Stanisławów, 4.W.D.S., II Gimnazjum, dh. T. Serednicki,
8. Tarnopol, W.Z. przy D.H., IV Gimnazjum, dh K. Stachów,
9. Zaleszczyki, W.Z. przy Hufcu, Gimnazjum. dh. A. Jarski.

VII. Chorągiew Łódzka.

Pilot Chorągwi: hm Wolski Jerzy.

1. Sieradz, 1.W.D.H., Gimnazjum, dh F. Maszkiewicz,
2. Tomaszów Mazowiecki, 4.W.D.S., ul. Gołębia 18, dh. S. Remski.

VIII. Chorągiew Mazowiecka.

Pilota Chorągwi nie ma.

1. Falenica, W.Z. przy D.H., Dom Kolejowy, dh. A. Boński,
2. Kutno, 47.W.D.S., ul. Kopernika 26 m. 1, dh. M. Zawadzki,
3. Płock, 87.W.D.S., ul. P.O.W. 21, dh. E. Wyszyński,
4. Płońsk, 92. W.D.H., skrzynka poczt. 99, dh. J. Śmietański.

IX. Chorągiew Poleska.

Pilot Chorągwi: phm. Ejchsztat Włodzimierz, sternik j. ż. śródl., żegl. morski.

1. Brześć n/Bugiem, 5.W.D.H., Szkoła Techniczna, ul. 3 maja 55, dh. S. Sągin.
2. Brześć n/Bugiem, 6.W.D.S., ul. Listowskiego 1 m. 4, dh. W. Kamiński,
3. Brześć n/Bugiem, 13.W.D.S., ul. Steckiewicza 31, dh. Sz. Korneluk,
4. Kobryń, 4.W.D.H., Gimnazjum, dh. W. Leszczyński,
5. Pińsk, 2.W.D.H., Szkoła Stolarska P.M.S., dh. G. Nikiszyn.

X. Chorągiew Pomorska.

Pilot Chorągwi: hm. Myśliwek Bernard, sternik j. ż. śródl., żeglarz morski.

1. Barcin, Z.W. przy D.H., ul. Cmentarna, dh. A. Piotrowski,
2. Brodnica n/Drwęcą, 15. W.D.H., Szkoła Powszechna, ul. 3 Maja 2, dh. L. Grzemski,
3. Bydgoszcz, 7.W.D.S., ul. Sieroca 16, dh. H. Bonin,
4. Bydgoszcz, 16. Ż.D.H., ul. Pomorska 43 m. 5, dh. A. Gruse,
5. Bydgoszcz, Ż.K.St. Harc., jak wyżej.
6. Chełmno, 1.W.D.H., ul. Dominikańska 30, dh. P. Rakowski,
7. Chełmża, 1.W.D.S., ul. Sienkiewicza 8, dh. L. Śliwiński,
8. Chojnice, 5.W.D.S., ul. Wysoka 48, dh. B. Trzebiatowski,
9. Gdynia, 1 Morska D.S., Al. Zjednoczenia 7b, dh. M. Kruszyński,
10. Gdynia, 2. W.D.H., Gimnazjum Mechaniczne, ul. Morska 79, dh. E. Górski,
11. Gdynia, Morski K. St. Harc., Al. Zjednoczenia 7b, dh. R. Reichert,
12. Gdynia, W.D.S., ul. Zgoda 4, dh., Z. Narloch,
13. Inowrocław, 4.Ż.D.S., ul. Piłsudskiego 6 m. 6, dh. E. Domżalski,
14. Kartuzy, 1.W.D.S., ul. Sobieskiego 1, dh. H. Gmiński,
15. Kościerzyna, 1.W.D.H., Gimnazjum, dh. F. Kurkowiak,
16. Puck, 1. W.D.S., ul. Nowa 2, dh. R. Smoczyk,
17. Skórcz, W.Z. przy D.H., ul. Nowy Świat 13, dh J. Chyła,
18. Solec Kujawski, 9. W.D.H., ul. Bydgoska 31, dh. Z. Sawicki,
19. Starogard, 3. W.D.S., ul. Sokołów 10, dh. A. Smużyński,
20. Tczew, 2. W.D.S., Gimnazjum Mechaniczne, dh. W. Mroczek,
21. Toruń, 3. W.D.S., Liceum Handlowe, dh. T. Gierlicki,
22. Wąbrzeźno, 2. W.D.S., Dom Społeczny, dh. J. Tuński,
23. Włocławek, 2. W.D.S., Gimnazjum Mechaniczne, dh. Z. Kretkowski.

XI. Chorągiew Radomska.

Pilot Chorągwi: hm. Błahuciak Tadeusz, żeglarz.

1. Pionki, 4.W.D.H., ul. Działki, dh. J. Mucha,
2. Przedbórz, W.Z. przy D.H., Szkoła Powsz. Nr. 1, dh. W. Wolski,
3. Radom, 5. W.D.S., Szkoła Rzem.-Przemysł., ul. 1 maja 66, dh. L. Woźniak,
4. Radom, 13. W.D.S., ul. Traugutta 45/26, dh. W. Krzyżewski,
5. Sandomierz, W.Z. przy D.H., Gimnazjum, dh. J. Duliński,
6. Skarzysko Kamienna 2, 8.W.D.H., Szkoła Powszechna, dh. W. Wojciechowski,
7. Solec n/Wisłą, 1.W.D.S., Gimnazjum, dh. Z. Suchorowski.

XII. Chorągiew Śląska.

Pilot Chorągwi: phm Morgała Władysław, Sternik j. ż. m.

1. Chorzów, W.Z. przy D.H., ul. Stalmacha 10, dh J. Pańczyk,
2. Cieszyn, W.D.S., ul. Bobrecka 23, dh. K. Schlauer,
3. Cieszyn, Z.W. przy D.H., ul. Bielska 31, dh. G. Kaleta,
4. Dąbrówka Mała, W.Z. przy K.St.-Harc., ul. Polna 2, dh. R. Niedziela,
5. Dziedzice, 1. W.D.H., ul. Legionów 100, dh. R. Żoczek,
6. Nikiszowiec, W.K. St. Harc., Zamkowa 21, dh. W. Mendera,
7. Pszczyna, 4. W.D.S., Mickiewiczo 19, dh. R. Wolny.

XIII. Chorągiew Warszawska.

Pilota Chorągwi nie ma.

1. 9. W.D.S., Chmielna 88, dh. Z. Duszota,
2. 14. W.D.H., Żoliborz, Felińskiego 15, dh. Z. Krzysik,
3. 18. Ż.D.S., Skaryszewska 8, dh. K. Papiński,
4. 39. Ż.D.H., Wybrzeże Saskiej Kępy 28, dh. T. Galiński,
5. 75. W.D.S., Annopol, szkoła Nr. 42, dh. J. Podobas.
6. W.Z. przy K. St. Harc. Akademicka 5, dh A. Cwalina,
7. W.K. St. Harc., Zwycięzców 33, dh. S. Gałązka,
8. W.Z. przy D.H., Kordeckiego 54, dh. H. Trzaskowski,
9. W.Z. przy 48. D.H., Odrowąża 75, dh Z. Nosek,
10. W.Z. przy 67 D.H., Wileńska 31.

XIV. Chorągiew Wielkopolska.

Pilot Chorągi: phm. Bondke Władysława, żegl. morski.

1. Chodzież, W. Z. przy D.H., Gimnazjum, dh. J. Batory,

2. Czarnków n/Notecią, W.Z. przy D.H., Gimnazjum, dh. T. Mularski,
3. Gniezno, W.D.S., 3 Maja 7 m. 15, dh. E. Zalewski,
4. Kalisz, W.D.S., Al. Piłsudskiego 16, dh. J. Ast,
5. Kórnik, W.D.S., Rynek 127, dh. W. Błaszkowiak,
6. Leszno, W.Z. samodz., Piłsudskiego 50, dh. Z. Sternal,
7. Mogilno, W.D.H., Jagiełły 11, dh. B. Białęcki,
8. Oborniki, 3. W.D.S., Szamotulska 36, dh R. Gierka,
9. Odolanów, W.Z. samodz., Kaliska 2/4, dh. J. Dziubka,
10. Poznań, ż.D.H. „Wilki Morskie", Ratajczaka 9, m. 6, dh. S. Woźniak,
11. Poznań, 34. W.D.H., Górna Wilda 77, dh. F. Tuszkiewicz,
12. Poznań, 36. W.D.S., Wierzbięcice 59 m. 4, dh. J. Górski,
13. Rogoźno, 1. W.D.S., Stary Rynek 184, dh. K. Tomczak,
14. Swarzędz, W.K. St. Harc., Poznań, Pocztowa 23 m. 4, dh. J. Teichert,
15. Trzemeszno, W.Z. przy D.H., Gimnazjum, dh. M. Żmudziński,
16. Wągrowiec, W.Z. przy D.H., Kościuszki 4, dh. W. Jakubowski,
17. Wągrowiec, 5. W.D.H., Gnieźnieńska 24, dh. F. Tylman,
18. Wolsztyn, 4. W.D.S., Biała Góra 43, dh. W. Domżalski,
19. Zbąszyń, 4. W.D.S., Batorego 2, dh. F. Fritsche.

XV. Chorągiew Wileńska.
Pilot Chorągwi: phm. Bohdanowicz Witold, sternik j.ż.m.
1. Nowa Wilejka, Wodny Szczep Harc., Narutowicza 4, dh. W. Zdanowicz,
2. Stołpce, W.D.S., Wileńska 84, dh. J. Kozioł,
3. Wilno, ż.K.St.Harc., Słowiańska 2 a m. 4, dh. A. Nawrocki,
4. Wilno, ż.D.S., Zaniemeńska 4 m. 17, dh. J. Stasiak.
5. Wilno, W.Z. przy 7.D.H., Ostrobramska 7 — 2, dh. W. Wielki.

XVI. Chorągiew Wołyńska.
Pilota Chorągwi nie ma.
1. Horochów, W.Z. przy D.H., Gimnazjum, dh. T. Szabatura,
2. Janowa Dolina, W.D.S., ul. „B" 39, dh. J. Bator,
3. Kowel, W.D.S., Państw. Szkoła Drogowa. dh. M. Wituszyński,
4. Równe, W.Z. przy D.H., Gimnazjum Kupieckie, Piłsudskiego 13, dh. R. Szurowski,
5. Włodzimierz, W.D.S., Gimnazjum Państw., dh. Z. Bursztynowicz.

XVII. Chorągiew Zagłębiowska,
Pilot chorągwi: hm. Szpajdel Gustaw, sternik j. ż. śródl.
1. Będzin, 100. W.D.S., Promyka 19, dh. E. Nowak,
2. Częstochowa, W.D.S., Al. Wolności 2, dh. Z. Wierzbicki,
3. Dąbrowa Górnicza, 1. W.D.S., Huta Bankowa, dh. M. Hachulski,
4. Maczki, W.Z. przy D.H., Zakład Wychowaw., dh. W. Browiński,
5. Niwka, 27. W.D.S., Przystań żeglarska, dh. Cz. Centkowski,
6. Olkusz, W.Z. przy D.H., Gimnazjum, dh. W. Kłymiuk.
7. Sosnowiec, W.Z. przy D.H., Żeromskiego 2, dh. M. Dyner,
8. Strzemieszyce, W.Z. przy D.S., Szosowa 34, dh. A. Szełęg,
9. Wojkowice Komorne, W.K.St.-Harc., Staszyca 10 m. 9, dh. G. Szpajdel,
10. Wojkowice Komorne, W.D.H., Staszyca 10 m. 9. dh. G. Szpajdel,
11. Zawiercie, W.D.S., Staroszkolna 8, dh. S. Hummer.

Władysław Taranowicz — zdobywca rejsu na s/j „Zawisza Czarny".

W chwili kiedy Liga Morska i Kolonialna ogłosiła konkurs na budowę modeli okrętów wojennych, moja drużyna, mimo nawału pracy (lekcje, budowa kajaków i remont taboru), poważnie zastanowiła się, czy stanąć do niego, czy też nie. Wszystkim zależało na tym, aby zająć w konkursie choć jedno z pierwszych miejsc.

Pracę rozpoczęło kilku — na czas ukończył tylko jeden — druh Władysław Taranowicz, przyboczny drużyny. Model jego był wewnątrz oświetlony i wykonany z niezwykłą precyzją.

Wobec tego, że druha Taranowicza znam już od 1906 r., postanowiłem przeprowadzić z nim wywiad. 12 marca w dniu zbiórki drużyny, złożyłem naszemu laureatowi serdeczne życzenia. A teraz parę słów o samym Laureacie.

Nasz dzielny konstruktor urodził się w Nowym Jorku, gdzie spędził dziesięć lat wraz z rodzicami, którzy są emigrantami polskimi. W Nowym Jorku uczęszczał do szkoły polskiej, której ukończył cztery oddziały. Ponieważ często zapadał na zdrowiu, rodzice wracają z nim do Polski, gdyż wedle orzeczeń lekarzy klimat tamtejszy nie odpowiadał mu.

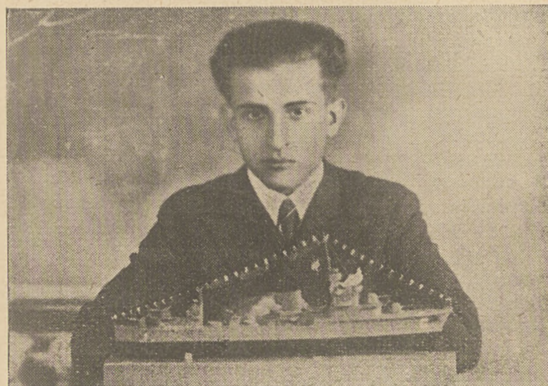
Władek po przyjeździe do Polski wstępuje do piątego oddziału Szkoły Powszechnej w Janowie, gdzie pod kierownictwem nauczyciela Basewicza dłubie już z kory łódeczki, a zamiast żagla umieszcza kawałek papieru. Później buduje modele latające, ale jednocześnie interesuje się budową modeli okrętów wojennych.

W roku 1935 wstępuje do Z. H. P. do drużyny T. Kościuszki w Pińsku. Praca żeglarska więcej go jednak pociąga, to też w miesiąc po tym przenosi się do drużyny żeglarskiej imienia Arnolda Dickmana, również w Pińsku. Dziś ma już stopień żeglarza.

Na zapytanie, jakie odniósł wrażenie, gdy się dowiedział o zdobyciu pierwszego miejsca w konkursie, odpowiada: „Widzisz, było to tak: Z niecierpliwością oczekiwałem wyniku, to też wiedząc, kiedy ma być ogłoszony, poszedłem do kolegi, posiadającego aparat radiowy. Śniło mi się, że będę jeździł na „Zawiszy Czarnym", ale nigdy nie myślałem, że tak będzie w rzeczywistości.

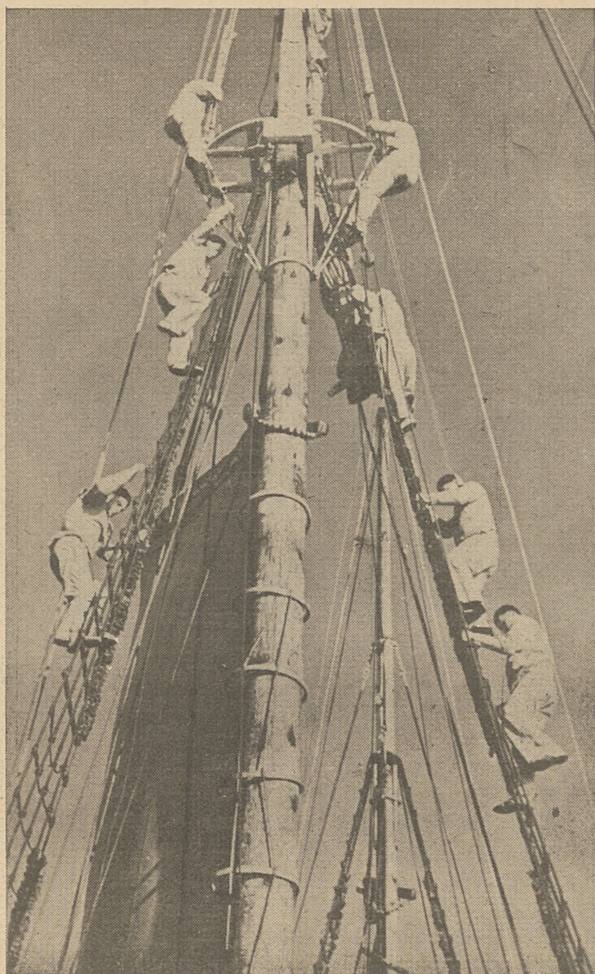
Marzenia moje i sny sprawdziły się, rejs na „Zawiszy Czarnym" mam już zapewniony.

Gdy go zapytałem, co zamierza robić w przyszłości, odpowiedział: „Po skończeniu IV klasy gimnazjum, chcę wstąpić do liceum technicznego, a później na wyższe studia. Marzeniem moim jest zostać inżynierem-konstruktorem budowy okrętów".



Podziękowałem druchowi Taranowiczowi za udzielenie mi wywiadu i po raz drugi złożyłem mu życzenia.

Wiesław Leszczyński



Fot. F. Staszewski Na wanty!

KORESPONDENCJĄ.

DH. MGR. GOTTLICH, 4 W.D.H. (Stanisławów). — Za życzenia miliona prenumeratorów dziękujemy. Drużyna kwestionariusz nadesłała. Wymiary Coodu nie są ustalone. Przyjmuje się w zależności od wielkości objektu, na którym mają być wywieszane.

DH. B. STANKIEWICZ (Lwów), 3 W.D.S. (Starogard), 36 W.D.H. (Poznań) — zaliczamy.

DH. F. WŁODARCZAK (Leszno) — Zawiadomiliśmy K. H. D. Ż.

4 W. D. H (Irena) — W r. 1937, jako ostatni wyszedł nr. 6—8.

DH. A. ŚLIWIŃSKI (Bydgoszcz). — Za życzenia i chęć współpracy dziękujemy. Wszystkim naszym czytelnikom, którzy wyrazili chęć zostania stałymi współpracownikami wyślemy w maju deklaracje do podpisania.

DH. B. SOJECKI (Gdańsk). — 3 zł. przekazujemy na konto „Gazetki Morskiej".

Wszyscy prenumerują „ŻEGLARZA"!!!

Pod tym tytułem ogłaszamy

WIELKI KONKURS

Wszyscy stający do konkursu otrzymają półroczne lub roczne bezpłatne prenumeraty „ŻEGLARZA".

OTO WARUNKI:

I. Każdy, kto zdobędzie czterech prenumeratorów półrocznych — otrzyma jako nagrodę półroczną bezpłatną prenumeratę „Żeglarza".

II. Każdy, kto zdobędzie czterech rocznych prenumeratorów — otrzyma jako nagrodę roczną prenumeratę „Żeglarza".

WSZYSCY NASI CZYTELNICY

STAJĄ DO KONKURSU

W ROKU BIEŻĄCYM MUSIMY MIEĆ 1000 PRENUMERATORÓW

Ponadto, każdy pięćdziesiąty prenumerator, otrzyma cenną premię w postaci książki.

CZAS TRWANIA KONKURSU: 10. V. — 10. IX. 1939 r.

NADESŁANO DO REDAKCJI

CZASOPISMA:

Biuletyn Tygodniowy Ł. M. i K., n. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, (Warszawa).
Brzask, r. III. n. 2 (21), n. 3 (22), (Warszawa).
Czerwone Tarcze, r. II, n. 7, (Warszawa).
Echo z Dalekiego Wschodu, r. II, n. 4, (Warszawa).
Jednodniówka Koła Szk. Ł. M. i K., (Tarnobrzeg).
Kleka, r. III, n. 5. (Wejherowo).
Komunikaty Instytutu Bałtyckiego. Gospodarcze Archiwum Morskie (GAM) n. 5, 6, Dział Informacji Naukowej (DIN) n. 5, 6, (Gdynia).
Morze i Kolonie, r. I (XVI), n. 4, (Warszawa).
Naród i Państwo, r. IV, n. 9—10, 11—12 13—14, (Warszawa).
Na Tropie, r. XII, n. 3, 4, 7, (Warszawa).
Przegląd Wydawnictw Inst. Wyd. Biblioteka Polska, r. II, n. 3—4, (Warszawa).
Rycerz Niepokalanej, r. XVIII, n. 4 (208), (Niepokalanów).
Skaut, r. XXVI, n. 8—9, (Lwów).
Szkwał, r. VI, n. 3. (Warszawa).

PRENUMERATĘ NADESŁALI:
(Lista Nr. 2).

1 Hufiec Morski Harc. (Gdynia) — 3,00.
Zastęp Wodny p. 2 Z.D.H. (Sosnowiec) — 3,00,
P. Kazimierz Haska (Poznań) — 1,50.
P. Władysław Domżalski (Wolsztyn) — 3,00.
Akademicki Zw. Morsko-Kolonialny (Lwów) — 3,00.
P. Mieczysław Placek (Bobrek k/Niwki) — 3,00.
L. M. i K. Zarząd Okręgu (Poznań) — 3.00.
P. Stefan Jurik (Wilno) — 3,00.
Zastęp żeglarski (Zaleszczyki) — 3,00.
Krąg St.-Harcerski (Wojkowice Kom.) — 3,00.
36 Druż. Harcerzy (Wojkowice Kom.) — 3,00.
P. Franciszek Hamerlak (Żory) — 1,50.
P. Władysław Wędziński (Warszawa) — 3,00.
P. Zbigniew Syrek (Tarnów) — 1,50.
P. Stanisław Adwent (Tarnów) — 1,50.
Druż. Wodna (Zawiercie) — 3,00.
P. Michał Gramse (Wągrowiec) — 3,00.
P. Bolesław Mielnikow (Włocławek) — 1,50.
1 Wodny Szczep Harcerzy (Stołpce) — 6,00.
Kom. Hufca Harcerzy (Mościce) — 3,00.
P. Inż. Piotr Jaruszewski (Warszawa) — 3,00.
P. Adam Henzel (Warszawa) — 3,00.
4 Wodna Druż. Harc. (Lublin) — 3,00.
Zastęp „Wilków Morskich" 4. W.D.H. (Lublin) — 3,00.
P. Przemysław Borkowski (Lublin) — 3,00.
Harcerski Ośrodek Morski (Gdynia) — 3,00.
P. Mgr. Wanda Ciasiówna (Łódź) — 3,00.
P. Jerzy Waciórski (Paryż) — 3,00.
P. Włodzimierz Baraniecki (Czortków) — 1,50.
P. Edward Susłowski (Lwów) — 3,00.
P. Mgr. Julian Göttlich (Stanisławów) — 1,50.
Zakład Wychow.-Naukowy Księży Marianów. Czytelnia Uczniowska (Bielany k/Warszawy) — 3,00.
P. Wacław Przybylski (s/s „Wilno") — 3,00.
P. Franciszek Włodarczak (Leszno) — 1,50.
Zastęp Wodny „Bobrów" (Leszno) — 1,50.
P. Konstanty Michałowski (Płońsk) — 3,00.
P. Zenon Piotrowski (Lwów) — 3,00.
P. Jakub Zachęba (Czortków) — 3,00.
P. Tadeusz Błahuciak (Radom) — 3,00.
Zastęp żeglarski 4 B.D.H. (Bydgoszcz) — 3,00.
6 Wodna Druż. Sk. (Gdynia) — 3,00.
P. Płk. Inż. Mieczysław Wężyk (Warszawa) — 3,00.
Kom. Wlkp. Chorągwi Harcerzy (Poznań) — 6,00.
P. Stanisław Kasperski (Łuck) — 1,50.
P. Aleksy Zaryn (Łomża) — 1,50.
P. Stanisław Peterek (Warszawa) — 3,00.
27 Wodna Druż. Skautów (Niwka) — 3,00.
P. Wacław Domagała (Niwka) — 3,00.
P. Franciszek Rudawski (Radom) — 1,50.
P. Stefan Schweiger (Ursus k/Warszawy) — 3,00.
P. Lesław Ringman (Warszawa) — 1,50.
P. Eugeniusz Figuła (Włodzimierz Woł.) — 2,00.
P. Zygmunt Rytarowski (Dubiecko) — 1,50.
P. Arnold Orłowski (Nowa Wilejka) — 3,00.
Kom. Chorągwi Harcerek (Gdańsk) — 3,00.
P. Edward Eryk Guhl (Bydgoszcz) — 3,00.
P. Henryk Piątkowski (Irena k/Dęblina) — 3,00.
1 Zagłęb. Druż. Wodna (Dąbrowa Górnicza) — 3,00.
P. Bolesław Stankiewicz (Lwów) — 1,50.
Krąg St.-Harcerski (Toruń) — 3,00.
12 Kiel. Druż. Harcerzy (Kielce) — 1,50.
P. Jan Janusz Łańcucki (Piastów) — 1,50.
P. Władysław Sękowski (Radom) — 12,00.
4 Wodna Druż. Harcerzy (Stanisławów) — 3,00.
P. Józef Stasiak (Wilno) — 1,25.
Koło P.C.K. Nr. 107 przy Gimn. Chmielewskiej, (Warszawa) — 3,00.
P. Inż. Wacław Ryży (M. Dąbrówka) — 3,00.
P. Mieczysław Szaniawski (Warszawa) — 1,50.
P. Ludwik Jaworski (Warszawa) — 1,50.
P. Roman Wincenty Nawrocki (Warszawa) — 1,50.
3 Morska Druż. Skautów (Gdynia) — 1,50.
10 Druż. Harcerzy (Olkusz) — 1,50.
P. Jan Mięsowicz (Lwów) — 3,00.
P. Bogumił Sojecki (Gdańsk) — 3.00,
P. Franciszek Maszkiewicz (Sieradz) — 3,00.
P. Roman Żoczek (Dziedzice) — 3.00.
P. Jerzy Maciej Błoński (Lublin) — 1,50.
P. Ludwik Jaworski (Warszawa) — 1,50.

STOCZNIA YACHTOWA
W GDYNI
PORT RYBACKI

S. Y. G.
SP. Z O. O.

WYKONUJE:

Budowę i naprawę yachtów żaglowych i motorowych
oraz wszelkich drewnianych statków morskich i łodzi
szycie żagli sportowych i ciężkich pokrowców.
Roboty linowe i takelunkowe
Morski sprzęt ratunkowy.

KONTO K.K.O. i B.G.K

C.K.D.H.

C.K.D.H.

WARSZAWA
UL. TRAUGUTTA 2

POLECA

POLECA

KAJAKI, MUNDURY
CZAPKI I ODZNAKI
ORAZ
WSZELKI SPRZĘT ŻEGLARSKI

P. Zygmunt Kaczanowski (Warszawa) — 1,50.
5 Harc. Druż. Wodna (Wągrowiec) — 3,00.
P. Aleksander Dominiczak (Inowrocław) — 3,00.
P. C. A. Linda-Lipaczyński (Warszawa) — 3,00.
P. Alfons Sawicki (Solec Kujawski) — 1,50.
P. Edmund Domżalski (Inowrocław) — 3,00.
Krąg St. Harc. p 11 K.D.H. (Tarnów) — 3,00.
4 Wodna Druż. Harcerzy (Dęblin — Irena) — 3,00.
P. Jan Średnicki (Gdynia) — 3,00.
88 Kolej. Zagł. Druż. Harc. (Maczki) — 1,50.
Żegl. Druż. Harc. (Zbąszyń) — 1,50.
P. Stefan Stępowski (Warszawa) — 3,00.
P. Mieczysław Żak (Warszawa) — 3,00.
P. Franciszek Cywiński (Warszawa) — 3,00.
P. Leon Matuszewski (Włochy) — 3,00.
P. Tadeusz Galiński (Warszawa) — 1,50.
P. Adam Śliwiński (Bydgoszcz) — 3,00.
Gimnazjum „Współpraca" (Warszawa) — 1,50.
P. Jan Wrede (Warszawa) — 1,50.
P. Janusz Rothert (Warszawa) — 3,00.
Komenda Chor. Pom. Harc. (Toruń) — 3,00.
P. Wincenty Wielki (Czerewki k/Kobylnik) — 1,50.
1 Żegl. Druż. Skautów (Mogilno) — 3,00.
P. Edmund Jankowski (Poznań) — 3,00.
P. Leon Wilczyński (Suwałki) — 3,00.
P. Antoni Smużyński (Starogard) — 1,50.
P. Alfons Freund (Wejherowo) — 1,50.
P. Adam Muszyński (Toruń) — 3,00.
P. Kurt Schlauer (Cieszyn) — 1,50.
P. Tadeusz Prechitko (Gdańsk) — 3,00.
P. Zdzisław Brodzki (Lwów) — 1,50.
P. Phm. Zygfryd Majka (Bydgoszcz) — 3,00.



„TO POLSKA MORZEM ODDYCHA". Tymi słowami kończy swój reportaż z rejsu do Antwerpii na pokładzie s/s „Poznań" b. red. *Żeglarza* dh. Bronisław Miazgowski *(Codzienna praca, Morze n. 3)*.

25 LUTEGO B. R. W SALACH Tow. Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie p. kmdr. Karol Korytowski dokonał otwarcia III Wystawy Morskiej. W wystawie wzięli udział najwybitniejsi nasi maryniści. W dn. 21 marca Sąd Konkursowy — *(sen. J. Dębski, prezes St. Brzeziński, v-prezes Tad. Cieślewski i art. mal. St. Ejsmond)* przyznał dyplom honorowy L. M. i K. za całokształt pracy propagandowej w zakresie plastyki morskiej p. Marianowi Mokwie, dwa dyplomy (równorzędne) p. Wojciechowi Weissowi za obr. p. t.: *„Burza"* (olej) i p. Teodorowi Schwanobachowi za obraz p. t.: — *„Szkuner we mgle"* (olej). Nagrodę I-szą pieniężną za *„Panoramę Gdyni II"* (gwasz) otrzymał p. Antoni Suchanek, II-gą za *„Marynarza na straży"* (akwarela) p. Jerzy Rupniowski, III-cią za *„Wybrzeże w Chałupach"* (olej) p. Stanisław Dybowski. Wyróżniono prace p. Aleksandra Sołtana (autolitografia *„Zachód słońca"*) i Tadeusza Cieślewskiego, syna (drzeworyt *„Polska leży nad morzem"*).

OSTATNI NUMER (4-ty) BIULETYNU... Muzeum Morskiego, poświęcony jest *ludziom morza:* Gen. M. Zaruskiemu, Dyr. J. Rummlowi, Inż. J. Ginsbertowi (Jim Poker'owi), Dr. F. Hilchenowi. Laureatom nagrody ś. p. Jerzego Szareckiego itd. Artykuły biograficzne (w języku polskim i francuskim) poprzedzają zestawienia bibliograficzne.

Numer jest bogato ilustrowany fotografiami stron tytułowych prac omawianych autorów, wydawnictw morskich i czasopism. To zestawienie dla interesującego się naszą grafiką morską jest b. cenne.

SPRAWY MORZA SĄ CORAZ CZĘŚCIEJ omawiane w czasopismach polskich. Ostatnio w *Brzasku*, harc. dyskusyjnym mies. kult.-społ., w *n. 2 (21)* Dh. R. Łyczywek zapoznaje czytelników tego pisma z najważniejszymi morskimi problemami gospodarczymi Polski ilustrując art. tablicami liczbowymi *(Na progu dwudziestego roku Polski na morzu)*.

W NADESŁANEJ NAM JEDNODNIÓWCE Koła Szkolnego L. M. i K. przy Państw. Lic. i Gimn. w Tarnobrzegu, pełnej młodzieńczego zapału, na specjalną uwagę zasługuje art. p. Zygmunta Nussbauma p. t.: *Pomorszczyzna w literaturze*. W tymże numerze Dh. Zdzisław Gaj *(Harcerskie Drużyny Wodne)*, kreśli historię polskiego harcerstwa wodnego.

TRANSPORT RZECZY, PAKOWANIE i przewożenie nie jest rzeczą łatwą. Ci, którzy nie mają daru układania rzeczy w kajaku niech przeczytają art. dha Jana Mięsowicza *(Skaut n. 8—9)* wyjaśniający te sprawy w sposób fachowy i wysoce praktyczny. Artykuł ilustrują rysunki. W tymże numerze tegoż autora *„Rejs po Bałtyku. I. I odtąd log zaczyna odmierzać drogę"...* na „Krzysztofie Arciszewskim" pełen emocjonujących i groźnych chwil.

NIC — A WIĘC WSZYSTKO JEST NASZE — mówią żydkowie. Niedawno *Nasz Przegląd* podał wiadomość że Bałtyk jest nazwą semicką (od *baal thion* — pan bursztynu). W *n. 5 Kleki* p. L. R. zastanawia się nad etymologią tego wyrazu *(Czy nazwa „Bałtyk" jest semicka?, s. 6)*. Że ludy semickie bursztyn znały to pewna, złożoność jednak tego pojęcia, fakt że *thion* (bursztyn) jest na drugim miejscu obala to twierdzenie.

Uczeni nie wypowiedzieli się jeszcze ostatecznie w tej sprawie. Jedni wywodzą nazwę *Bałtyku* od duńsko-szwedzkiego: *belte* (pas, coś, co otacza), inni dopatrują się źródłosłowu z litewskim słowem: *baltos* (biały) — jako odpowiednik do nazw: *morze czarne, morze czerwone*. Kaszubskie nazwy *Bołt*, bełty (rozmącone fale) mają być młodszego pochodzenia.

JACHTING.

Gdynia. Gdyński Klub Żeglarski L.M. i K. „Gryf" przystąpił już do *robót wiosennych*. Klub posiada trzy sekcje: *żeglarską, wioślarską i pływacką*. Jachty klubu odwiedziły w ub. sezonie Piławę, Kłajpedę, Libawę, Visby, Rönne, Hammeren, Hristiansö. Zarząd Klubu wybrany w dn. 6 marca b. r. ukonstytuował się w składzie: Prezes - inż. kmdr. A. Garnuszewski; v-prezes - kpt. ż. w. K. Maciejewicz, II v-prezes inż. J. Sieradzki, oraz pp. mgr. J. Markiewicz. B. Stumberg-Sychowski, por. ż. w. S. Studnicki, R. Katarzyński, por. mar. W. Rutkowski, J. Kleider.

A co będzie klub robił w tym roku? Zobaczymy, bo Klub pewnie postara się oto, by pisać o swoim życiu do „Żeglarza" jak najczęściej.

FLOTA WOJENNA

TRZECIM KONTRADMIRAŁEM, w dn. 19. 3 b. r. został mianowany kmdr. inż. Ksawery Czernicki z Kier. Mar. Woj.

ANGLIA.

Admiralicja angielska podpisała ostatnio umowę na budowę 2 pancerników po 40.000—45.000 ton, wyposażonych w działa 406 mm. W budowie znajduje się 5 pancerników kla-

sy „King George V" (wodowany 21. II. b. r.) o wyporności 35.000 ton, uzbrojonych w działa 356 mm.

FRANCJA. Maksymalny program zbrojeń przyjęty przez Francję jest naprawdę imponujący. Ostatnie 5-cio lecie jest tego najwymowniejszym dowodem. Rozpoczęto ten okres budową pierwszego powojennego pancernika (1934) „Dunkerque".

Obecnie ma Francja dwa nowe pancerniki po 26.500 ton (działa 330 mm.), w budowie trzy po 35.000 ton klasy „Richelieu" (działa 381 mm.) oraz dwa lotniskowce.

ITALIA.

Pięcioletni plan rozbudowy floty wojennej włoskiej nie ustępuje innym potęgom morskim. W 1934 Włochy podejmują budowę 2 pancerników po 35.000 ton (działa 381 mm) klasy „Littorio", aby w następnych trzech latach przerzucić swe zainteresowania znowu na rozbudowę sił lekkich. W 1938 rozpoczyna Italia budowę nowych 2 pancerników i 12 krążowników wywiadowczych (3.416 ton każdy, uzbrojony w działa 136 mm., 6 działek przeciwlotniczych, 8 wyrzutni torpedowych, szybkość maksim. 41 węzłów) klasy „Regolo", których budowa ma być ukończona w ciągu dwóch lat.

FLOTA HANDLOWA

SZWECJA

Wzorem Danii i Szwedzka marynarka handlowa zaczyna zwiększać tonaż motorowców. W r. ub. tonaż statków motorowych wzrósł o 48.303 ton, parowców natomiast uległ zmniejszeniu o 19.139 ton. „Saldo" na dzień 1. I. 39 wynosiło:

parowców 905,— o tonażu 869.349 t.r.b. motorowców 438,— o tonażu 650.427 t.r.b., żaglowców 932.— o tonażu 85.341 t.r.b.

FRANCJA

Tonaż francuskiej floty handlowej w 1938 r. zmniejszył się o 113 tys. t.r.b. i na dzień 1. I. b. r. wynosił przeszło 3 mil. t. r. b.

NORWEGIA.

Tonaż floty tankowej (parowej i motorowej) Norwegii stale wzrasta. Oto kilka cyfr ilustrujących ten fakt:

rok	jednostek	tonaż brt.
1935	213	1.431.066
1936	223	1.543.439
1937	245	1.722.925
1938	249	1.752.418

M/S „CHROBRY" PREZENTUJE się wspaniale. Oto jego najważniejsze wymiary: długość - 145,5 m, największa szerokość — 20,3 m., głębokość — 11,05 m., zanurzenie — 8,15 m., nośność ładunkowa — 7200 ton, pojemność ładowni 160.000 stóp, wyporność ok. 15.500 ton, pomieszczenia pasażerskie na 994 osób, szybkość statku 17 węzłów. Statek dostosowany jest do przewozu dużych ilości emigrantów (do 700 osób). Motorowiec nasz przyjąć może jednorazowo do 4000 ton ładunku (dwa razy więcej niż m/s „Piłsudski"). Z 6-ciu ładowni, ładownia Nr. 3 o pojemności 25.000 stóp^3 posiada urządzenia chłodnicze pozwalające przewozić w większych partiach owoce południowe (motorowiec obsługiwał będzie linię południowo - amerykańską), mięso itp. W celu szybkiego przyjęcia wielkiego ładunku motorowiec otrzyma 14 wind elektrycznych, 16 bumów-derrików o nośności od 5—30 ton. M/s „Chrobry" może w swą daleką 15.000 mil morskich liczącą drogę, przyjąć ok. 1600 ton ropy i 1200 ton wody słodkiej. Na bezpieczeństwo też zwrócono uwagę. Statek jest podzielony grodziami wodoszczelnymi na 9 sekcyj, które każdej chwili mogą być od siebie oddzielone. O wyekwipowaniu nawigacyjnym już nie mówię. Pierwszorzędne!

A co najważniejsze — jest w tym statku dużo elementów polskich, nawet całkiem specjalnych.

ROZWÓJ POLSKIEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO jest coraz szybszy. Ostatnio „Stocznia Gdyńska", przejęta przez „Wspólnotę Interesów" i zorganizowana, buduje obecnie pełno - morski statek towarowy dla S.A. „Żegluga Polska" o nośności 1250 TDW, który otrzyma imię „Olza". Wodowanie spodziewane jest w jesieni b. r. Stocznia buduje również pogłębiarkę dla Warszawy i ukończyła właśnie stalowy rybacki statek inspekcyjno-badawczy, zamówiony przez Min. Przem. i Handlu dla Iinstytutu Rybackiego (Gdynia). Rozpoczęto też prace przy zamówionym również przez Min. Przem i Handlu lugrze śledziowym.

W niedługim czasie należy się spodziewać rozbudowy działu najważniejszego - okrętowego stoczni, która ma przystąpić do budowy drugiej pochylni, dla statków do 3000 ton. „Stocznia Gdyńska" ma też uruchomić w najbliższym czasie nowy dział, mający duże znaczenie gospodarcze — cięcia starych statków na złom.

„Stocznia Jachtowa" również pracuje nad budową 4 jachtów morskich typu „Konik Morski", dla L.M. i K. i Zw. Strzeleckiego.

„Stocznia Rybacka" kończy budowę 6-ciu motorowych kutrów rybackich.

ROZPOCZĘŁA SWĄ SŁUŻBĘ W MALMO nowa stacja radiotelegraficzna. Stacja ta nadawać będzie na fali 111,1 m., statki zaś odpowiadać będą na fali 96,6 m. Stację wzywać też można na ogólnej *fali wezwań:* — 182 m.

ROZSZERZENIE WYMIANY HANDLOWEJ Polsko - Duńskiej.

Normalizacja stosunków polsko - duńskich, uregulowanych w dn. 26. VIII. 36 r. traktatem handlowym, który obecnie został przedłużony do sierpnia b. r. — postępuje powoli lecz stale naprzód. Już w ramach pierwotnego układu, dla *uelastycznienia go* zostały przewidziane po obu stronach pewne granice dla t. zw. *„towarów różnych"*. W ten sposób stworzono *rezerwę* głównie na doraźne pokrycie niewielkich zapotrzebowań w zakresie towarów, nieobjętych układem. Wyjaśnić wypada, że rynek duński mimo *zliberalizowania* przez wprowadzenie szeregu artykułów niezbędnych dla gospodarki duńskiej na t. zw. *„listę wolną"* — w znacznej większości pozostaje jednak *zamknięty dla towarów polskich (kontyngenty dewizowe).* Ta *rezerwa*, o której wyżej wspomnieliśmy, obecnie już nie wystarcza. Równocześnie wzrosła do sumy ok. zł. 1 mil. ta część wzajemnego zapotrzebowania, która w ramach układu nie mogła być w drodze normalnej uwzględniona. Postanowiono więc — wychodząc ze słusznego założenia celowości przywozu z przewidzenia ochrony produkcji krajowej — *uzyskać dodatkowe możliwości przywozowe w okresie do 31. VIII — b. r.* Polska może wywieźć dodatkowo w tym czasie: nasiona roślin pastewnych i koniczyny czerwonej, dykty stolarskie, obręcze wiklinowe do beczek, biel cynkową, eterynę, rury żelazne i stalowe, butle stalowe. Dania natomiast będzie mogła wywieźć do Polski: nasiona traw i warzyw, krzemień i kryolit, emulgatory do margaryny, lecytynę, insulinę i niektóre przetwory chemiczne, stal taśmową, ostrza do noży, motory Diesla, maszyny chłodnicze do wyrobu lodów, obrabiarki, maszyny do odlewania systemem odśrodkowym łożysk głównych i do wału korbowego, wytaczarki cylindrów, tokarki do tłoków, szlifierki do zaworów i gniazd zaworowych, wiertaki do łożysk i wałów karbowych, walce szosowe, maszyny do wyrobu obuwia, do ubijania rur cementowych i betonowych, pewne maszyny i aparaty mleczarskie, małe lokomotywki dieslowskie i aparaty do sprawdzania wałów korbowych. Należy się spodziewać przy przedłużaniu układu na rok 1940 wprowadzenia zmian istotnych i korzystnych dla obu krajów *(Polska Gospodarcza, r. b. n. 13).*

Wydawca **Witold Bublewski** | Redaktor **Władysław Drapella** | Sekretarz Redakcji **Stanisław Ludwig**

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 5 m 6.
Redaktor przyjmuje we wtorki od 17—18, tel. 7.40-43. Sekretarz Redakcji w Kierownictwie Harcerskich Drużyn Żeglarskich, ul. Piusa XI, Nr. 8 m. 2. Tel. 9.83-25 codziennie od 11—13. Rękopisów niezamówionych redakcja nie zwraca. Ogłoszenia: strona 120 zł. 1/2 - 70 zł., 1/4 - 40 zł., 1/8 - 25 zł. przed tekstem 50% drożej.

Prenumerata roczna zł. 3, półroczna z.. 1.50, za granicą zł. 5.00. Numer pojedyń. 35 gr. Zmiana adresu zł 0,50.
Konto Rozrachunkowe Nr. 403.

Zakład Drukarski: St. Michalski i Cz. Ociepko. Nowogrodzka Nr. 23.